



50 LET



Ministerstvo obrany České republiky
Praha 2007
ISBN 978-80-7278-413-4



ZÁKLADNA TAKTICKÉHO LETECTVA

**PADESÁTÉ VÝROČÍ ZALOŽENÍ
LETECKÉHO PLUKU V POSÁDCE ČÁSLAV**



Úvod

Na letišti Chotusice, nedaleko města Čáslav, je dislokovaná 21. základna taktického letectva. Po reformě ozbrojených sil České republiky v roce 2003 je nejvýznamnější leteckou základnou vzdušných sil Armády České republiky a také jedinou základnou, vyzbrojenou víceúčelovými nadzvukovými a podzvukovými bojovými letouny. Jejím stěžejním úkolem je zabezpečit suverenitu vzdušného prostoru České republiky. K tomu směřuje výcvik leteckého, technického a zabezpečujícího personálu. Dnem vstupu České republiky do organizace Severoatlantické smlouvy, 12. března 1999, je základna taktického letectva začleněna do Integrovaného systému protivzdušné obrany NATO (NATINADS).

Základna je do určité míry pokračovatelem všech bojových leteckých jednotek bývalého Československa, působících na území historických českých zemí. V její historii, především v souvislosti se současnou dislokací, je možné vysledovat určitou administrativní a především personální linii, která nás zavede až do druhé poloviny padesátých let minulého století. V roce 1957 vznikl na základě rozhodnutí MNO na letišti Čáslav 22. stíhací letecký pluk (22. slp), který byl v podřízenosti velitelství 6. stíhací letecké divize (6. slđ), dislokované rovněž na letišti Čáslav. Tento pluk byl v roce 1958 reorganizován na 28. stíhací bombardovací letecký pluk (28. sbolp), který se na přelomu let 1994 a 1995 stal, spolu s dalšími zrušenými leteckými pluky, především 1. slp z Českých Budějovic a 4. sslt z Přerova, základem pro nově vytvořenou 4. základnu stíhacího letectva (4. zSL), později 4. základnu taktického letectva (4. zTL), která se stala po reorganizaci Vzdušných sil Armády ČR v roce 2003 bezprostředním předchůdcem dnešní 21. základny taktického letectva (21. zTL).

Výstavba letiště v Čáslavi

Rozhodnutí o výstavbě nového letiště 1. třídy severně od Čáslavi, u obce Chotusice, bylo vydáno v roce 1952 na základě výnosu MNO č. j. 078588 z 25. října 1952. Mělo mít krycí název K-33 a výstavba byla v letech 1952 až 1961 plánována do tří etap. Celkové náklady se předpokládaly ve výši více jak 307 milionů korun československých.

Stavba byla zahájena vytyčením osy vzletové a přistávací dráhy (VPD) ve směru 317–137° dne 25. listopadu 1952. V červnu 1953 byla zahájena stavba VPD a ostatních provozních ploch s termínem ukončení do konce roku 1954. Provozní plochy byly zkolaudovány 12. listopadu 1954. V průběhu roku 1954 byly zahájeny práce na dalších objektech, což byly především hangáry, ubytovací bloky T-200, sklady, kuchyně a jídelny, kotelna a další. Tyto objekty byly zkolaudovány 10. června 1955 s výjimkou kotelny, která byla zkolaudována až v červnu 1956. V tomto a následujícím roce pokračovala výstavba budovy velitelství týlu, učebního bloku a dalších dvou ubytovacích bloků.

V roce 1956 bylo rozhodnuto o prodloužení termínu výstavby letiště až do roku 1970 a na této skutečnosti neměnil nic ani fakt, že už v roce 1955 zde byly rozmístěny první letecké jednotky. V roce 1957 byly z projektu vyškrtнутy některé stavby, jako jeden hangár (měl stát na severozápadní straně letiště za učebním blokem), kulturní dům, tělocvična, ošetrovna a další, které byly postaveny až mnohem později v sedmdesátých letech. Výjimkou je ošetrovna, která až dodnes sídlí v jednom z ubytovacích bloků. Některé jednotky a pracoviště byly umístěny do provizorních dřevěných domů, původně určených pro technické



zázemí stavebního podniku, včetně stanoviště řízení letového provozu. Zděná věž řízení letového provozu byla uvedena do provozu až v roce 1960.

První letecké jednotky v Čáslavi

Přestože byly provozní plochy na letišti zkolaudovány už v listopadu 1954, nedokončenost nezbytného provozního zařízení a budov prozatím nedovolovala rozmístění leteckých jednotek. V květnu 1955 na letišti krátce působil 8. stíhací letecký pluk při letecko-taktickém cvičení. Skutečné zahájení provozu na letišti je však bezprostředně spojeno s vyřazením stíhacích letounů Avia S-199 z výzbroje československého vojenského letectva.

Posledním útvarem 2. stíhací letecké divize s velitelstvím ve Zvolenu, který stále ještě létal na stíhacích letounech Avia S-199, byl 6. stíhací letecký pluk. Rovněž 2. letecký školní pluk (2. lšp), jehož 1. a 2. letka létala na letišti Prostějov-Stichovice, používal československou verzi „Mezka“ (S-199). Bylo rozhodnuto, že přeškolení 6. stíhacího leteckého pluku na nové proudové stíhací letouny MiG-15 (československé označení S-102), se uskuteční na nedokončeném letišti v Čáslavi.

V druhé polovině června 1955 byl zahájen přeškolovací kurz první letky 6. slp. V červenci byla přeškolená druhá letka a od září zahájila praktický výcvik třetí letka, která ale dokončila výcvik až po návratu pluku na letiště Sliač, nedaleko slovenského města Zvolen. Přeškolovací kurz 6. slp na čáslavském letišti byl ukončen ke konci října 1955.

Přezbrojení 2. leteckého školního pluku na proudové stíhací letouny MiG-15 (S-102) bylo zahájeno v červnu 1955, kdy byla vyslána první skupina pilotů pluku na technické přeškolení do technického učiliště v Liptovském Mikuláši a od července piloti zahájili přeškolení na Vyšší škole důstojníků letectva v Pardubicích. Od srpna byly pluku přidělovány první letouny S-102 (MiG-15) Vzhledem k tomu, že na travnatých letištích v okolí Prostějova nemohly proudové letouny S-102 operovat, bylo rozhodnuto umístit přezbrojený 2. lšp na letiště v Čáslavi. Podle kroniky 2. lšp první letouny S-102 přistály na čáslavském letišti dne 26. října 1955. Rozkazem velitele Leteckého učiliště Prostějov bylo nařízeno provést přesun leteckého školního pluku dne 5. listopadu 1955. V Čáslavi byl 2. lšp dislokován do listopadu 1957, potom se velitelství a dvě letky s technickým oddělením přesunuly na letiště Hradec Králové a v roce 1959 na letiště Košice.

6. stíhací letecká divize

V říjnu 1956 vzniklo na základě rozhodnutí MNO velitelství 6. stíhací letecké divize, dislokované na letišti Čáslav. Velitelství divize mělo v podřízenosti, kromě zabezpečujících útvarů a jednotek, zpočátku jen dva stíhací letecké pluky, 20. stíhací letecký pluk, který byl dislokován na letišti Čáslav a 26. stíhací letecký pluk na letišti Hradčany. Na podzim roku 1957 byl vybudován třetí pluk divize, 22. stíhací letecký pluk. Podle původního záměru MNO měl být dislokován na letišti Chrudim, ale v roce 1957 byl zformován a rozmístěn rovněž na letišti Čáslav. Poměrně velká „tlačénice“ na letišti obsazeném leteckou technikou dvou pluků a velitelského roje divize skončila na začátku roku 1960, kdy se 20. stíhací letecký pluk přesunul na nově vybudované letiště v Náměšti nad Oslavou.



Velitelství divize bylo v srpnu 1958 reorganizováno na 34. stíhací bombardovací leteckou divizi (34. sbold). Velitelství divize mělo v podřízenosti 28. sbolp na letišti Čáslav, (bývalý 22. slp), 30. sbolp na letišti Hradčany (bývalý 26. slp), 18. sbolp na letišti Pardubice (bývalý 18. slp) od 22. stíhací letecké divize (22. sls) a zabezpečující útvary a jednotky.

22. stíhací letecký pluk

K 1. říjnu 1957 vznikl na základě nařízení MNO (MNO-OMS č.j. 0025700 ze dne 2. srpna 1957) 22. stíhací letecký pluk (22. slp). Pluk byl rozmístěn na letišti Čáslav a byl v podřízenosti 6. stíhací letecké divize (6. sls). Postupně byl vyzbrojován stíhacími letouny MiG-15 (S-102).

Funkcí velitele pluku byl pověřen mjr. Ladislav Matoušek, bývalý zástupce velitele 20. slp, který společně s náčelníkem štábu pluku kpt. Müllerem, tvořili organizační jádro při založení pluku. K pluku byli zařazeni piloti od 20. slp Čáslav, 26. slp Hradčany, 2. lšp Čáslav ale také od 18. slp Pardubice, 8. slp Kbely, 16. a 5. slp Dobruška. Do konce roku 1957 nastoupilo k pluku celkem 27 pilotů.

Rovněž inženýrsko letecká služba pluku při jeho založení byla tvořena převážně z příslušníků 6.sls a to zejména od 20. slp a 26. slp. Na podzim roku 1957 inženýrsko leteckou službu (ILS) pluku výrazně posílila skupina techniků z Vyššího technické učiliště (VTU) Liptovský Mikuláš.

V prosinci 1957 byl do funkce velitele 22. stíhacího leteckého pluku ustanoven pplk. František Filip. Funkci letovoda pluku zastával kpt. Miroslav Janatka (od 26. slp), inspektora vzdušné střelby pluku kpt. Zdeněk Kněžínek (od 26. slp), staršího inženýra pluku kpt. Bohuslav Vařečka. Velitelem 1. stíhací letky byl kpt. Josef Skopal (od 9. slp), velitelem 2. stíhací letky kpt. Josef Ondrovič (od 16. slp) a velitelem 3. stíhací letky kpt. Jaroslav Renner (od 26. slp).

První proudové stíhací letouny MiG-15 (čs. označení S-102) pluk převzal na přelomu října a listopadu na letišti Praha – Kbely a v listopadu 1957 s nimi zahájil letecký výcvik. Ve výzbroji měl pluk i cvičně-bojové letouny MiG-15 UTI (čs. označení CS-102) a cvičné letouny C-11.

22. stíhací letecký pluk byl na základě rozkazu MNO č. 003 k 15. srpnu 1958 přejmenován na 28. stíhací bombardovací letecký pluk (28. sbolp) v podřízenosti 34. stíhací bombardovací letecké divize (reorganizovaná 6. sls) a pluku byl předán historický název „Těšínský“ od zrušeného 28. bitevního leteckého pluku (28. bilp) , dislokovaném na letišti Brno.

28. stíhací bombardovací letecký pluk

V roce 1958 byla připravena rozsáhlá reorganizace československého vojenského letectva. Bylo rozhodnuto o zrušení velitelství 3. stíhací letecké divize v Plzni a tří stíhacích leteckých pluků (15., 16. a 19. slp). Bylo rovněž zrušeno velitelství 34. bitevní letecké divize (34. bild) v Brně a dva její pluky, 28. bitevní letecký pluk (28. bilp) v Brně a 30. bitevní letecký pluk v Trenčíně. Třetí pluk této divize, 32. bilp v Piešťanech byl zatím ponechán a předán do podřízenosti 46. bombardovací letecké divize (46. bold) v Přerově. Zrušen byl v roce 1960. Zároveň bylo velitelství 6. stíhací letecké divize v Čáslavi přechíslováno a reorganizováno na velitelství 34. stíhací bombardovací letecké divize (34. sbold). 26. stíhací letecký pluk v Hradčanech byl



přečíslován a reorganizován na 30. stíhací bombardovací letecký pluk a 22. stíhací letecký pluk v Čáslavi na 28. stíhací bombardovací letecký pluk (28. sbolp). 20. slp v Čáslavi byl předán do podřízenosti 22. sld, jejíž velitelství se přesunulo z Chrudimi do Brna. Tato divize vznikla v roce 1951 a velitelství měla původně v Plzni. V roce 1954 se velitelství 22. sld přemístilo do Chrudimi a v roce 1958 se přesunulo do Brna. Místo 20. stíhacího leteckého pluku byl předán do podřízenosti 34. sbold 18. stíhací bombardovací letecký pluk na letišti Pardubice. Všechny tyto a další změny měly za cíl zmenšit náklady na vojenské letectvo a zefektivnit jeho použitelnost na základě zkušeností z války v Koreji.

Dne 11. června 1958 byl vyhlášen výnos náměstka MNO, velitele letectva a PVOS ČSR č. j. 0018887, kterým bylo nařízeno zrušit 28. bilp v Brně a současně byl 22. slp v Čáslavi rozkazem MNO ČSR č. 003 z roku 1958 přejmenován na 28. stíhací bombardovací letecký pluk a byl mu přidělen historický název „Těšínský“ zrušeného brněnského 28. bitevního leteckého pluku. Velitelem čáslavského pluku byl i nadále pplk. František Filip. 28. sbolp byl oficiálně založen dnem 1. října 1958 v podřízenosti 34. stíhací bombardovací letecké divize. Tím došlo k zásadní změně určení letectva dislokovaného na vojenském letišti Čáslav od působení proti vzdušným cílům k působení na pozemní cíle.

Podle operačního předurčení byl pluk určen k ničení pozemních, převážně malorozměrných, obrněných a pohyblivých pozemních cílů, k ničení vzdušných cílů a k vedení vzdušného průzkumu. Těmto úkolům byl podřízen i letecký výcvik pilotů pluku.

Pluk byl personálně posílen skupinou 18 pilotů od zrušeného 28. bilp z Brna. Byli mezi nimi kpt. Vrána, kpt. Kočí, kpt. Horných, npor. Kozel, npor. Bezay, npor. Malčík, npor. Kica, npor. Vostradovský, npor. Komžák, npor. Kosejk a další. Do štábu pluku byl přemístěn zástupce velitele zrušené 34. bild, pplk. Jan Pertl, bývalý velitel 28. bilp, na funkci inspektora techniky pilotáže (ITP) nastoupil od zrušeného 15. slp z Plzně, mjr. Milan Forst. Z nových pilotů byla vytvořena prakticky nová 3. letka, které velel kpt. Skopal. K pluku byli přemístěni i někteří piloti a příslušníci inženýrsko letecké služby od 20. slp a jiných leteckých pluků. Piloti od zrušeného bitevního leteckého pluku zahájili dne 15. srpna 1958 přeškolovací kurz na letouny MiG-15 u 2. lšp v Hradci Králové. Kurz byl ukončen koncem listopadu 1958. Piloti od zrušených bitevních leteckých pluků byli přemístěni rovněž k 30. a 18. sbolp.

Dne 14. září 1958 převzal velitel 28. sbolp, pplk. František Filip od zástupce velitele letectva a PVOS genmjr. Jaroslava Tykala bojovou zástavu 28. bilp, která pak byla bojovou zástavou 28. sbolp až do jeho zrušení v roce 1994.

Podle nových tabulek měl mít pluk celkem 51 bojových letounů MiG-15, šest letounů MiG-15 UTI a jeden letoun K-60. Podle rozhodnutí velitelství letectva měly být letouny MiG-15 postupně přestavovány na stíhací bombardovací verzi MiG-15 SB se čtyřmi podkřídlovými závěsníky pro výzbroj, závěsy pro přídavné startovací rakety SRP-1, přídavnými nádržemi o obsahu 400 litrů, schránkou na brzdicí padák, modernizovaným palubním vybavením a rozšířeným počtem variant výzbroje. Přestavba na verzi SB (stíhací bombardovací) probíhala v Leteckých opravárnách Kbely (LOK) podle TTP z listopadu 1958. Podnikové zkoušky se uskutečnily v roce 1959 a do výzbroje čs. vojenského letectva byla verze MiG-15 SB zaváděna od roku 1961. První letouny MiG-15 SB byly do výzbroje 28. sbolp zařazeny v roce 1961.

Organizační struktura stíhacího bombardovacího leteckého pluku byla stejná jako u stíhacích leteckých pluků. Pluk měl tři stíhací bombardovací letky, z nichž každá disponovala čtyřmi roji o čtyřech letounech, provozní



oddělení, technické oddělení a zabezpečovací rotu. O materiální, letištní technické zabezpečení a provoz letiště se staral letištní prapor (lpr). Radiotechnické zabezpečení a provoz radiotechnických prostředků letiště zabezpečoval prapor pozemního zabezpečení navigace (PZN), později prapor radiotechnického zabezpečení (pr RTZ).

Stěžejním úkolem pluku bylo ničení pozemních cílů a letecká podpora boje pozemních vojsk. Výcvik pilotů se přenesl především do malých a přízemních výšek. V březnu 1959 při střelbě na pozemní cíle v prostoru letecké střelnice Leština, při vybírání zteče zachytil letoun MiG-15 o koruny stromů. Pilot letounu npor. Dušan Komenda se v bezpečné výšce z poškozeného letounu katapultoval.

Redislokační změny se prováděly u značné části letectva i nadále. Na základě nařízení velitele letectva z listopadu 1959 bylo rozhodnuto přesunout 20. slp z letiště Čáslav společně s 19. letištním praporem (19. lpr) na nově vybudované letiště Náměšř nad Oslavou. Pro nepříznivé povětrnostní podmínky byl přelet proveden až v polovině ledna 1960. Na letišti Čáslav tak kromě 28. sbolp zůstal 21. letištní prapor, 7. prapor PZN (vznikl ze 7. roty PZN – pozemní zabezpečení navigace), dále velitelství 34. sbold, 34. letecké vojskové opravny a 34. spojovací rota (vznikla přečíslováním 6. spojovací roty).

Šedesátá léta

V září 1960 byl do funkce velitele 28. sbolp ustanoven mjr. Jaroslav Úlehla. Pod jeho velením se pluk účastnil v květnu 1961 vojenské přehlídky v Praze v sestavě osmi pětičlenných rojů. V dubnu 1961 se po zařazení do okruhu letiště z letounu MiG-15 pro závadu na motoru letounu katapultoval npor. Josef Velíšek. Z letounu se katapultoval asi ve výšce 400 m. Příčinou bylo zadření středního ložiska motoru. Pilot vzhledem k malé výšce letu neměl čas ohlásit řídicímu létání vysazení motoru a svůj úmysl katapultovat se. U pluku se tradovala úsměvná historka, že pilot po dopadu na zem, z nedaleké obce Štrampouch, neprodleně telefonicky, tak, jak prikazovala instrukce, ohlásil řídicímu létání, co se mu stalo a že je v pořádku. Řídicí létání mu „údajně“ kategoricky nařídil, aby urychleně přistál. K pluku byl zařazen i průzkumný roj s letouny MiG-15 bis R. Právě při provádění průzkumu došlo i k první letecké katastrofě u pluku. Dne 28. září 1961 prováděla dvojice kpt. František Tureček a npor. František Drtina vzdušný průzkum v prostoru Heřmanův Městec, s úkolem vyhledat maketu operačně-taktické rakety a předat její polohu v zeměpisných souřadnicích rádiem nadřízenému velitelství. Při hlášení polohy cíle se kpt. Tureček dostal s letounem MiG-15 do nezvyklé polohy a během několika okamžiků narazil do země. Letoun byl zničen, pilot kpt. Tureček zahynul.

Na podzim roku 1962 nastoupila k pluku jediná žena-pilotka, kpt. Zdeňka Marsínová-Zahrádková. Pracovala ve funkci pomocníka NŠ pro bojovou přípravu, létala na letounu K-60 a byla také instruktorem na pilotní cvičné kabině (PCK).

V roce 1963 byl zahájen výcvik v nových prvcích úkolů bojového použití proti pozemním cílům, střelba po složitých manévrech (bojová zatáčka, přemet, překрут) a výcvik v bojovém použití v noci a střelbě na pozemní cíle neřízenými raketami LR-55 a LR-130.

V červenci 1963 při přeletu pluku ve složitých povětrnostních podmínkách (dohlednost na hranici NPP – normální povětrnostní podmínky) na záložní letiště Hořovice, mladý pilot nepřestavil výškoměr na QFE (tlak na úrovni letiště) letiště přistání a letoun sklouzl po křídle a dosedl před letištěm. Letoun byl zničen, pilot vyvázl bez zranění.



Koncem roku 1963 byla podepsána dohoda mezi ČSSR a SSSR o dodávkách nadzvukových stíhacích bombardovacích letounů Su-7 BM, které měly podstatným způsobem zvýšit údernou sílu československého letectva. V dubnu 1964 přistálo na letišti Mladá prvních dvanáct letounů Su-7 BM. Nejdříve se na nové letouny přeškolili vybraní příslušníci letového štábu velitelství 10. letecké armády (10. LA) z Hradce Králové a instruktoři Přeskolovacího a výcvikového střediska z letiště Mladá u Milovic. Od července 1964 se začali na letišti Mladá přeškolovat příslušníci 1. letky 28. sbolp pod vedením mjr. Lichtenberga. V průběhu roku se začala postupně přeškolovat i 2. a 3. stíhací bombardovací letka. Třetí letku v té době tvořila skupina pilotů, kteří byli zařazeni k 28. sbolp od 2. sbolp, který působil z letiště Bratislava a v roce 1964 byl přemístěn na letiště Mladá a začleněn do sestavy 34. sbold. Byli mezi nimi piloti mjr. Sedláček, mjr. Sladký, mjr. Havelka, mjr. Blatecký, kpt. Zadrobílek, kpt. Pavel, kpt. Žatečka, npor. Kruml, npor. Forgacz, npor. Červený a další. Došlo rovněž k personálním změnám u štábu pluku a obou zbývajících letek. ZV pluku se stal mjr. Kloboučník od 18. sbolp, střeleckým důstojníkem mjr. Renner, velitelem 2. letky mjr. Skopal.

Řada pilotů, jako například piloti štábu pplk. Matoušek, pplk. Pertl a další od pluku odešla především k vrtulníkovému letectvu.

Bohužel, krátce před zahájením přeškolení dne 7. dubna 1964, zahynul letovod 3. letky kpt. Zdeněk Horných při letecké katastrofě, ke které došlo na letecké střelnici Bělečko nedaleko Hradce Králové. Pilot plnil úkoly střeleb na pozemní cíl a před přechodem do zteče ve výšce 500 m došlo k požáru letadla. Zadní nádrž vybuchla a oddělila se zadní část trupu. Pilot se během okamžiku katapultoval, ale vzhledem k malé výšce se padák nestačil zcela otevřít a pilot zahynul. Letouny MiG-15 byly postupně u pluku rušeny a do roku 1965 byla většina přelétuta k výcvikové základně letectva (VZL) Malacky k zakonzervování. Některé byly předány k jiným leteckým plukům, zejména k 30. sbolp. U pluku byly do konce roku 1971 ponechány pouze cvičně-bojové letouny dvojího řízení MiG-15 UTI.

Přezbrojení na typ Su-7 BM, respektive dodání letounů, proběhlo v časovém úseku od ledna 1964 do března 1968, kdy byly dodány poslední letouny Su-7 BKL. Tímto typem letounů byl přezbrojen i 20. sbolp v Náměšti nad Oslavou. Specifikou praktického přeškolení na stroje Su-7 byla skutečnost, že od začátku nebyly k dispozici letouny dvojího řízení (cvičně-bojové, tzv. spárka). Pro piloty náročnou a nezvyklou situací bylo, že prováděli první sólové lety na tomto typu bez předchozích vývozních letů na letounu dvojího řízení. Po přezkoušení na zemi šli rovnou na sólo v typu Su-7 BM. Praktické zkušenosti měli pouze z podzvukových letounů MiG-15. Prvním pilotem z 28. sbolp, který provedl první samostatný let s nadzvukovým stíhacím bombardérem Su-7 BM byl mjr. Ladislav Lichtenberg.

Je vhodné se zmínit o některých specifikách letounů Su-7 v našem vojenském letectvu oproti jiným typům. Výrazným rysem používání Su-7 v čs. vojenském letectvu byl všeobecně utajovaný režim, který dosáhl vrcholu v období, kdy začala příprava na nácviky bombardování jadernými pumami. Letoun Su-7 měl možnost nosit jadernou pumu, kterou měl svrhovat v taktické a bližší operační hloubce pásma frontu a proto byly veden jako „nosič“. Stal se nejvíce utajovaným letounem našeho letectva. Piloti prováděli nácvik manévřů, kterým se měla „atomová bomba“ odhazovat. Jednalo se vždy o odhoz bomby ze stoupavého letu. Pilot převedl letoun ve vzdálenosti asi 20 km od cíle do klesavého letu a ve výšce 50 m nad terénem, rychlostí 1050 km/hod. se blížil k cílovému objektu. V předem určeném bodě přešel do stoupavého letu a pod úhlem 45° odhazoval pumu, která se pohybovala po balistické křivce a měla zasáhnout cíl asi 6



–7 km před letounem. Pilot po odhozu pokračoval stále v přemetu, na jehož vrcholu, asi ve výšce 3200 metrů půlvýkrutem přetočil letoun z polohy na zádech a ve střemhlavém letu maximální rychlostí unikl z místa činu. Dalším způsobem byl odhoz pumy pod úhlem 110°. Pilot ve výšce 50 m nad terénem a rychlosti 1050 km/hod. letěl až nad cíl, zde převedl letoun do přemetu a ve výšce asi 3000 – 3200 m, v poloze na zádech, pod úhlem 110° odhodil pumu, manévr ze stoupání ukončil překrutm a ve střemhlavém letu maximální rychlostí unikl z prostoru cíle. Puma z bodu odhozu dopadla na cíl asi za 40 sekund. Je nutno dodat, že naše letectvo nemělo ve své výzbroji jaderné zbraně a pokud by měly být použity, tak se souhlasem velení Varšavské smlouvy po vydání ze sovětských skladů. Bombardování ze stoupání se provádělo na letecké střelnici Jince a Malacky. Bombardovalo se ostrými 500 kg a 250 kg leteckými pumami a cvičnými 70 kg cementovými leteckými pumami se stopovkami, které v důsledku dlouhodobého hoření (aby řídící bombardování mohl let a dopad pumy sledovat) obvykle zapalovaly prostor letecké střelnice. V pozdějším období se bombardovalo již pouze cvičnými cementovými pumami CCP100-70.

Od roku 1965 prováděl 28. sbolp letecký výcvik výhradně na nadzvukových bojových letounech Su-7BM. Letecký výcvik se prováděl bez letounů dvojího řízení až do roku 1967, kdy byly cvičně-bojové letouny dvojího řízení Su-7 U zařazeny do výzbroje pluku. Pluku bylo přiděleno několik letounů L-29, které sloužily ke cvičným letům a nahradily MiG-15 UTI.

V květnu 1965 se pluk poprvé účastnil s letouny Su-7 BM květnové přehlídky v Praze. V závěru výcvikového roku 1964–1965 se pluk s letouny Su-7 BM zúčastnil spojeneckého cvičení Vesna-65, kde plnil úkoly střeleb a bombardování na pozemní cíle. Úkoly cvičení byly splněny výtečně a za jejich splnění byly oceněni piloti pplk. Úlehla, mjr. Lichtenberg a kpt. Daněk. V roce 1966 se pluk zúčastnil spojeneckého cvičení Vltava-66 a piloti pluku dosáhli opět výtečného hodnocení ve všech druzích bojové přípravy.

V srpnu 1966 byl do funkce velitele 28. sbolp ustanoven mjr. Josef Kloboučník. V roce 1966 došlo u 28. sbolp v prostoru letecké střelnice Malacky ke dvěma haváriím letounů Su-7 BM. V srpnu 1966 se pro technickou závadu na řízení letounu katapultoval npor. Kytler. Při přeletu na letiště Malacky, na okruhu letiště přistání pilot zahlásil, že mu letoun silně „táhne“ do náklonu. Snížil rychlost na 600 km/hod. a pokoušel se udržet letoun v horizontu. Letoun se stále nakláněl a při 90° náklonu se pilot katapultoval. Letoun byl zničen, pilot nezraněn. O několik dní později se z letounu Su-7 BM pro závadu na řízení letounu katapultoval kpt. Rolák. Po vzletu se projevila závada na řízení zpočátku těžším chodem řídící páky při přitahování, později trhavým chodem a posléze letoun na přitažení vůbec nereagoval. Pilot se katapultoval na výšce 500 m. Další nebezpečné události na sebe nenechaly dlouho čekat. Při střelbě raketami na pozemní cíl vybuchla raketa těsně před letounem, střepinami bylo poškozeno křídlo a vznikla pumpáž motoru. Vypadalo to na katapultáž. Pilot, kpt. Skopal převedl letoun do stoupání a stáhl páku ovládání motoru a odbrzdil letoun na rychlost 600 km/hod. Pumpáž motoru ustala. Po zvýšení otáček motor letounu pracoval v normálním režimu. Pilot s letounem bezpečně přistál na letišti Malacky. V červenci 1966 při vzletu dvojice letounů Su-7 BM se vedoucí letoun ještě na VPD letiště Hradčany dostal do střetu s hejnem ptáků, které motor nasál. Pilot kpt. Potěšil zaregistroval nezvyklý zvuk motoru a přerušil vzlet, vypnul motor a vypustil brzdící padák, který se vzhledem k rychlosti nad 300 km/hod. utrhl a i když pilot brzdil, jak nejvíce to šlo, letoun projel brzdícím pásem do předpolí, kde se vylomila přední podvozková noha a došlo k následné destrukci přední části trupu. Letoun byl zničen, pilot nezraněn. Některé závady za letu se ale pilotům podařilo úspěšně vyřešit. V srpnu 1967 při vybírání zteče na pozemní cíl se náhle



značně zvýšila síla na řídicí páce. Pilot, kpt. Kozel s velkým úsilím vybral letoun Su-7 BKL do horizontu a přešel do stoupání (letoun měl stále snahu přejít do klesání). Na pokyn řídicího létání pilot nastoupal do výšky 2 000 m a zkoušel ovladatelnost letounu při rychlosti 450 – 750 km/hod. Při menší rychlosti měl letoun menší snahu klesat a letoun byl ovladatelnější. Při přistávání pro dotažení musel použít obě ruce. Pilot byl za svoje rozhodné jednání a záchranu letounu vyznamenán medailí „Za statečnost“.

V říjnu 1967 se z letounu Su-7 BM katapultoval plk. Krist. V průběhu letu se letoun dostal samovolně do neovladatelného náklonu a letoun začal prudce klesat. Pilot se z neovladatelného letounu katapultoval.

Strhující Pražské jaro 1968 přineslo i na čáslavské letiště nové naděje. Diskutovalo se otevřeně o palčivých problémech v oblasti politiky, ekonomiky, ale i o otázkách vojenských, včetně leteckého výcviku a jeho zabezpečení.

V červnu 1968 se pluk účastnil spojeneckého cvičení Šumava a současně z čáslavského letiště působil sovětský letecký pluk. Toto velké cvičení se konalo na území celé tehdejší Československé republiky. To už se ale schylovalo k vojenskému řešení politických rozporů mezi představiteli ČSSR a zbytkem Varšavské smlouvy (kromě Rumunska). V noci z 20. na 21. srpna 1968 byla zahájena jedna z největších vojenských operací v Evropě po 2. světové válce s krycím jménem Dunaj. Jejím cílem bylo rychlé obsazení tehdejšího Československa pozemním vojskem v celkové síle asi 500 000 vojáků, podporovaných vojenským letectvem.

Intervenční noc z 21. na 22. srpna se čáslavského letiště nedotkla. Velitel pluku pplk. Kloboučník nařídil v souladu s rozkazem vrchního velitele ozbrojených sil Československé republiky, vypnout všechny radiotechnické a světlotechické prostředky na letišti. Jeho rozkaz byl jeho nadřízeným zrušen a velitel pluku byl ze své funkce odvolán.

Na letišti v Čáslavi přistál v průběhu následujícího dne sovětský stíhací pluk s letouny MiG-19 a MiG-21.

V roce 1969 se začaly postupně stahovat mraky nad některými příslušníky pluku, kteří byli bráni k odpovědnosti za své postoje a názory k okupaci vojsky Varšavské smlouvy. Z politických důvodů byli později propuštěni z armády pplk. Kloboučník, pplk. Kěžínek, pplk. Renner, mjr. Argáč, mjr. Fojt, mjr. Hrobař, mjr. Gregor, mjr. Havelka, mjr. Louda, mjr. Blatecký, kpt. Kuropatnický, kpt. Truhlář, npor. Arlt, pplk. Forst, nprap. Zrucký a další. Dalším příslušníkům pluku bylo zrušeno členství v KSČ, což znamenalo většinou znemožnění dalšího funkčního postupu.

Bez ohledu na politické čistky dále pokračoval letecký výcvik a pluk se účastnil řady cvičení. V březnu 1969 zahynul v letounu MiG-15 bis R (letoun ze stavu 47. pzlz detašovaný na letišti Čáslav) pplk. Miroslav Kopáč, příslušník štábu 34. sbold. Letounu vysadil ve výšce 100 m motor. Pilot bezúspěšně zapnul spouštění motoru za letu, ztratil tím drahocenný čas a katapultáž provedl pozdě.

V létě 1969 se pluk zúčastnil spojeneckého cvičení Odra – 69. Samotné cvičení obsahovalo rozsáhlou letovou činnost a prověrku připravenosti čs. vojenského letectva. Pluk působil z letiště Malacky a přišel o jeden stroj Su-7 BM. Po startu ve výšce 1000 m došlo k pumpáži motoru (nestabilní chod), při následném snížení otáček dle instrukcí pro používání typu letounu motor vysadil. Pilot, mjr. Šmejkal se katapultoval, dopadl do korun mohutných stromů a vážně se zranil.

Jedním z úkolů pluku při tomto cvičení bylo provést hromadný úder na letiště protivníka, které představovalo letiště Piešťany. Jak se asi na hřmot motorů letounů Su-7 dívali hosté piešťanských lázní?



Sedmdesátá léta

Do funkce velitele pluku byl v červnu 1970 ustanoven pplk. Emil Orság. V dubnu se na čáslavském letišti přihodila událost, která jen zázrakem neskončila katastrofou. Pilot Su-7 přelétával letoun z Vodochod do Čáslavi. Při zařazení do okruhu snížil výšku na 50 m a nevědomky zachytil o list rotoru vrtulníku Mi-1, který prolétával po plánované trati prostorem čáslavského letiště na výšce 100 m. Po přistání bylo zjištěno poškození listu rotoru vrtulníku a na Su-7 poškození spodní části aerodynamického hřebene křídla. V květnu tohoto roku se pluk opět účastnil vojenské přehlídky v Praze. Jako nejlepší byly vyhodnoceny roje pod velením mjr. Kozla, mjr. Komžáka a mjr. Hrubého. V červenci se z letounu Su-7 BKL na okruhu letiště pro vysazení motoru katapultoval pplk. Vostradovský. Ještě téhož roku byl pluk začleněn do cvičení Taran, kdy z letišť Čáslav, Náměšť nad Oslavou a Mošnov působil do prostoru VVP Libavá, Doupov a do prostoru Mělníka, kde piloti útočili na pozemní cíle bombami, raketami a palbou z palubních kanónů. Vrcholem cvičení byl úder celého pluku po letkách na vyznačený cíl v prostoru VVP Doupov. Každá letka prováděla úder 12 letouny po rojích. Mezi jednotlivými skupinami byl stanoven interval 30 sekund. Před startem ale došlo k významným změnám v plánu letu. Byl posunut čas úderu, cíle byly vyznačeny v jiném prostoru a počasí se zhoršilo (dohlednost asi 2 km, silné kouřmo) až na minima povolená předpisy k provedení úkolu. Řídící cvičení, vzhledem k zahraničním pozorovatelům si nedovolil úder odvolat. Velitel první letky navedl svou letku přesně nad cílovou plochu, kde na jeho povel „súčka“ odhodily náklad pum, které na zemi explodovaly v mohutných detonacích. Velitel druhé letky přiletěl se svojí letkou do prostoru cíle ve chvíli, kdy již celou plochu mimo kouřma pokrývala hustá mračna prachu a kouře jako výsledek předcházejícího úderu 12 letounů první letky. Velitel letky vydal povel k odhozu pum. Bomby dopadly „krátké“ mimo stanovený cíl. To by samo o sobě nic neznamenal, ale v prostoru dopadu pum se nacházelo několik vojáků základní služby, kteří místo nařízeného pobytu v úkrytu sledovali přilet a útok letadel. Následky byly tragické. Tři vojáci zahynuli, čtyři utrpěli těžká a tři lehká zranění.

Červen 1971 byl poznamenán tragickou leteckou nehodou při níž při létání cílů pro PVO zahynul v letounu Su-7 BKL mjr. Fratišek Začal. Pluk se v tomto roce zúčastnil spojeneckého cvičení Tatry 71, působil z letiště Čáslav a Dlouhá Lhota do prostoru VVP Doupov a Brdy. Jedním z úkolů cvičení bylo překonávání PVO protivníka, vyhledávání a ničení palebných postavení PLŘS.

V březnu 1972 mjr. Štacha v letounu Su-7 BM prováděl nácvik bombardování ze stoupání pod úhlem 110°. Po dosažení úhlu stoupání 110°, v poloze „na zádech“, ve výšce asi 3000 m začal motor silně hučet, teplota výstupních plynů motoru vystoupila nad povolenou hodnotu, tah motoru výrazně poklesl a došlo k jeho vysazení. Pilot stáhl otáčky na volnoběh, motor ale stále „hučel“ a nereagoval. Ve výšce 1500 m pilot provedl tzv. „odsečku paliva“ (vypnul motor a vzápětí opět nastavil páku ovládání motoru na volnoběh podle instrukcí pro řešení jednoho z nejnebezpečnějších zvláštních případů za letu – pumpáž motoru). Ve výšce asi 500 m se motor rozběhl, pilot nastavil optimální režim otáček, vysunul podvozek, přistávací klapy a z chodu bezpečně přistál na čáslavském letišti. Pumpáží byly poškozeny lopatky oběžného kola turbíny motoru. Pilot ve spolupráci s řídícím létání mjr. Kozlem úspěšně vyřešil složitou havarijní situaci, zachránil letoun, zamezil ohrožení lidí na zemi, k němuž mohlo při okamžité katapultáži dojít (přestože podle instrukcí měl pilot provést při vysazení motoru pod výškou 3000 m katapultáž). Je třeba zdůraznit, že i druhé řešení, tj.



katapultáž, by bylo naprosto správné a v souladu s instrukcí pro používání typu letounu a řešení zvláštních případů za letu. Za svůj čin byl mjr. Štacha vyznamenán medailí „Za statečnost“.

V dubnu 1972 začal po zapnutí forsáže hořet letoun Su-7 BM, v jehož kabině seděl kpt. Valčík. Pilot vypnul motor, zapnul hasicí zařízení a poté bleskově opustil kabinu. Požár byl uhašen pozemními prostředky.

V září 1972 byl pluk začleněn do spojeneckého cvičení Štít-72. Jedním z úkolů tohoto cvičení bylo i rychlé opuštění letiště Žatec, které 28. sbolp prováděl spolu s domácím 11. slp PVOS. Cílem úkolu bylo prokázat schopnost opuštění letiště ještě před imitovaným napadením operačně taktickými raketo-jadernými prostředky nepřítele. Při tomto úkolu došlo k velmi nepříjemné situaci při vzletu Su-7 BM, který pilotoval mjr. Kica. Letouny Su-7 startovaly ze záložního travnatého pásu žateckého letiště. Pilot při vzletu zjistil, že mu nezapnula „forsáž“. Po vypnutí přídavného spalování (forsáže) během vzletu a přidání otáček motoru na režim „maximál“, pilot doslova „utrhl“ letoun až na konci travnatého pásu, ze kterého startoval. Pro velký úspěch byla podobná ale ještě ve větší rozsahu organizovaná akce provedena při spojeneckém cvičení Štít v roce 1974.

V roce 1973 se uskutečnila na čáslavském letišti jedna z ukázek pro zahraniční hosty a tentokrát předvedl své pilotní umění kpt. Ján Mazúch. Byl to jeden z mála sólových akrobatických pilotů na Su-7. Létal také v akrobatické čtyřce Su-7 „Box“ u 20. sbolp s pplk. Smažilem, pplk. Bäumeltem a kpt. Novákem.

V březnu 1973 se z důvodu vysazení motoru katapultoval z letounu Su-7 BM pplk. Košťel. Letoun dopadl do vesnice, poškodil tři domy, nikdo nebyl zraněn. Vojenská správa neprodleně zařídila postiženým majitelům rozbořených domů výstavbu nového obydlí. Další ztracený stroj byl letoun Su-7 BM, který pilotoval byl pplk. Orság, velitel pluku, který prováděl úkol střeleb na pozemní cíl neřízenými raketami. Jedna z raket explodovala přímo před letounem. Došlo k pumpáži motoru a jeho následnému vysazení. Pilot se katapultoval. V létě havaroval letoun Su-7 BKL, který pilotoval mjr. Žatečka. Při záletu letounu ve zvratu nemohl pilot přitáhnout řídicí páku, letoun se začal otáčet a následně se dostal do vývrtky. Pilot se ve výšce asi 800 m katapultoval.

Pluk se v roce 1973 zúčastnil spojeneckého cvičení Družba-73. Jiná neřízená raketa se stala osudnou voj. v.z. Součkovi, který byl u pluku na cvičení. Nesprávnou manipulací zbrojře došlo k jejímu odpálení na zemi a smrtelnému zranění voj. v.z. Součka.

Na podzim roku 1974 byl u 34. sbold po vedením ZV divize pplk. Ladislava Lichtenberga, zahájen přeškolovací kurz na letouny Su-7 pro piloty, kteří po absolvování leteckého výcviku na školních letounech L-29 a nadzvukových stíhacích letounech MiG-21 F, byli vyřazeni z Vojenské akademie v Brně a Vyššího leteckého učiliště v Košicích a služebně zařazeni ke stíhacím bombardovacím leteckým plukům v Čáslavi a Náměšti nad Oslavou. Byli to první poručíci – piloti, kteří od roku 1964 přišli rovnou ze školy na letouny Su-7 a na tyto letouny se hlásili dobrovolně. Do té doby byli na nadzvukové stíhací bombardéry Su-7 přeškolováni pouze zkušení piloti od jiných leteckých pluků. K čáslavskému 28. sbolp po absolvování tohoto přeškolovacího kurzu nastoupili por. Klíma, por. Hanačík, por. Tybus a por. Pešta. K 20. pluku do Náměště nad Oslavou nastoupili por. Janiš, por. Pisch, por. Císař, por. Masaryk a por. Kováč.

Je vhodné více se zmínit o nadzvukovém stíhacím bombardéru Su-7. Tento letoun, dokonce o něco rychlejší než nadzvukový stíhací MiG-21, byl oproti dosavadním letounům v našem letectvu mohutnější. Imponovala jeho robustnost, šípové křídlo a mohutná roura výstupních plynů, svědčící o ohromném tahu



motoru. Nepřehledné a neuspořádané rozmístění přístrojů, spínačů a kontrol v kabině. Tolik odlišné od MiG-21, kde bylo vše logicky uspořádáno a vše mělo své místo. Na „sucharu“ tomu bylo ale přesně naopak. Některé motorové funkce, ale i jiné, které se na jedenadvacítce děly automaticky bez zásahu pilota, zde byly podmíněny buďto jeho zásahem, nebo alespoň signalizačními tably nebo kontrolkami. Také výhled pilota z kabiny nebyl právě nejlepší. Provoz těchto letounů se poněkud lišil od ostatních. Byl to letoun na pilotáž dosti složitý. Byla to „létající kovárna“ ale spolehlivá. Kdo tuto strojovnu létal, nedá na ni dopustit. Technika pilotáže jedenadvacítky byla daleko jemnější. Při startu s verzí Su-7 BM a U, ale i při technice pilotáže, pilot musel na řídicí páku použít docela slušnou sílu. Verze Su-7 BKL měla řízení o poznání citlivější, ale po vzletu, při zavírání podvozku, v několika metrech nad zemí, pilot řídicí páku tlačil, místo toho aby, jak bylo u jiných aeroplánů zvykem, „knípl“ tahal. Po zavření podvozku se řízení chovalo opět jako u jiných letadel. Řízení letounu pilot neustále vyvažoval trimem umístěným na řídicí páce. Kdo měl se „sucharem“ nějaké zkušenosti, musí přiznat, že to byl aeroplán, kterému musel neustále „vykat“. Letoun Su-7 byl dosti složitý, konzervativního konstrukčního pojetí a na pilota byla soustředěna nejen největší tíže eventuálního řešení havarijní situace. Piloti stíhacích bombardérů Su-7 byli alergičtí na kritické připomínky k tomuto aeroplánu. Stíhací MiG-21 byl oproti němu modernější letoun a dá se říci, že o generaci dál. I z těchto důvodů mají výše zmínění mladí poručíci v této publikaci své místo. Čtyři z nich (Klíma, Janiš, Císař a Pešta) to „dotáhli“ na velitele pluku a jeden z nich, generálporučík Ladislav Klíma, na velitele Vzdušných sil AČR (1997 – 2001). Z mladších „súčkařů“ byl generálmajor Pavel Štrůbl ustanoven do funkce Inspektora letectva a PVO (1993 – 1997) Štábu letectva a PVO Generálního štábu AČR.

V dubnu 1975 zahynul ve sportovním letounu Z-226 příslušník pluku, pilot, kpt. Hubert Valčík, který létal ve svém volnu v Aeroklubu na letišti ve Zbraslavicích. Bezprostředně po vzletu došlo k vysazení motoru a k pádu letounu na zem. Opatřením velitele letectva bylo, že podobné mimoslužební letecké aktivity všem pilotům zakázal. V roce 1975 se pluk opět prezentoval na celostátní spartakiádě a účastnil se vojenské přehlídky v Praze. Za velmi dobré splnění úkolů byli odměněni piloti mjr. Vostradovský, mjr. Kytler, kpt. Daněk, mjr. Klesňák, mjr. Kadlec a mjr. Novotný. Od října 1975 byla opět změněna organizační struktura pluku, když příslušníci ILS byli začleněni do sestavy bojových letek a byla zrušena provozní oddělení. Do funkce velitele pluku byl v lednu 1976 ustanoven mjr. Ján Kollár. Bývalý velitel pluku pplk. Orság přešel na funkci letovoda velitelského stanoviště 34. sbold.

V roce 1976 se 28. sbolp společně s 20. sbolp účastnil jednoho z největších cvičení v jeho historii. Bylo to cvičení Tarcza-76 v Polsku. Při tomto cvičení byly prováděny hromadné údery letek na rozsáhlé polygony v polských rovinách. Na cvičení si velmi dobře vedla první letka pod velením mjr. Klesňáka. V tomto roce začal přesun letounů Su-7 BM, které byly do r. 1980 předány 20. sbolp, kde sloužily ještě v roce 1982 a poté byly umístěny na letišti Malacky.

Velké spojenecké cvičení Tarcza-76 představovalo vrchol éry letounů Su-7 v československém letectvu. Oba pluky vyzbrojené letouny Su-7 působily z letiště Debrzno v Polsku a jejich piloti názorně demonstrovali svou připravenost a účinnost těchto stíhacích bombardérů. Úderná skupina 28. sbolp provedla ukázkový úder na pozemní cíl leteckými pumami OFAB 250 kg. Vzápětí se nad cílovou plochou objevila úderná skupina 20. sbolp a střelbou neřízenými raketami S-5 ráže 57 mm dílo zkázy dokončila. V roce 1977 bylo rozhodnuto o postupném přezbrojení 28. sbolp na letouny MiG-23 BN. Přeskolení na letouny MiG-23 BN zahájili



piloti, kteří pocházeli z různých pluků a velitelství. Při výběru byla dávana přednost pilotům, kteří létali na letounech MiG-21. Podplukovník Šrámek byl pilotem z velitelství letectva a PVOS, mjr. Havlíček z velitelství 10. letecké armády, mjr. Hrubý z 5. slp, mjr. Novák a npor. Král ze 4. slp. Pouze dva piloti pocházeli od stíhacích bombardovacích pluků a to mjr. Hřebačka ze 6. sbolp a mjr. Janačík z 20. sbolp. V souvislosti s přezbrojením pluku letouny MiG-23 BN došlo k některým personálním změnám a k pluku byli přemístěni další piloti, vybraní pro tento typ. Do funkce velitele 28. sbolp byl v listopadu 1977 ustanoven mjr. Karel Hrubý z 5. slp Líně. Přezbrojení pluku na letouny MiG-23 BN bylo zahájeno v prosinci 1977 a pluk převzal první letouny MiG-23 BN v lednu 1978. Vzhledem k tomu, že na čáslavském letišti byla v první polovině roku 1978 prováděna generální oprava VPD, přeškolovací kurz na nové letouny se uskutečnil na letišti Pardubice. Druhá a třetí letka s letouny Su-7 BKL působila z letiště Hradec Králové.

Přezbrojení a přeškolení první letky 28. sbolp bylo ukončeno v říjnu 1978. Druhá a třetí letka byla nadále vyzbrojena letouny Su-7 BKL. V říjnu 1978 došlo k havárii letounu Su-7 BKL pro pumpáž motoru. Pilot mjr. Josef Hrubý se úspěšně katapultoval.

V únoru 1979 se 28. sbolp s letouny MiG-23 BN zúčastnil spojeneckého cvičení Družba-79. Pluk plnil úkoly ničení pozemních cílů a působil převážně ve VVP Doupov. V červnu působila letka 28. sbolp z letiště Přerov při spojeneckém cvičení Neutron. Jedním z úkolů bylo bojové použití letounů MiG-23 BN proti pozemním cílům. Od té doby započalo působení letounů MiG-23 BN při všech cvičeních, kde se používalo stíhací bombardovací letectvo. Do funkce velitele 28. sbolp byl v listopadu 1979 ustanoven kpt. Ladislav Klíma.

Osmdesátá léta

Během osmdesátých let nastává u pluku rozsáhlá generační výměna jak u pilotů, tak i dalších odborností. Na letišti v Náměšti nad Oslavou jsou organizovány štábem 34. sbold přeškolovací kurzy mladých pilotů na letouny Su-7, kterých se pravidelně účastnili i instruktoři 28. sbolp mjr. Holub a mjr. Macháček.

S postupným přeškolováním na letouny MiG-23 BN se u pluku zmenšují počty letounů Su-7, které jsou přelétávány na letiště v Náměšti nad Oslavou a předány do výzbroje 20. sbolp a na letiště VZL Malacky, kde jsou některé nadbytečné letouny zakonzervovány a postupně rušeny.

V roce 1980 pokračoval výcvik v bojovém použití s letouny MiG-23 BN. V březnu se 1. letka pluku s letouny MiG-23 BN zúčastnila spojeneckých cvičení Start-80, začátkem června cvičení Neutron-80 na který navazovalo cvičení Granit-80. V září se konalo na území tehdejší východního Německa velké spojenecké cvičení Waffenbruderschaft-80, při němž úkoly bojového použití byly plněny z letiště Nochten. Československé veřejnosti se letouny MiG-23 BN poprvé představily na květnové vojenské přehlídce v Praze

Koncem září 1980 bylo poprvé použito dálničního úseku Měřín pro provoz letectva. Létání z dálnice se zúčastnil roj letounů MiG-23 BN 1. letky 28. sbolp, pilotované mjr. Hřebačkou, mjr. Novákem, mjr. Kytlerem a kpt. Králem. Létání akce dálnice se zúčastnily také letouny Su-7 druhé a třetí letky 28. sbolp a jedna letka 20. sbolp, které imitovaly letecký úder na dálnici. Celou akci létání na taktický námět řídil tehdejší velitel 10. LA genpor. Jaroslav Matyáš, neboť se jednalo o akci výjimečnou a sledovanou nejvyššími představiteli československé armády.



STR.17 17-1 Slavnostní nastup 28. bilp na letišti Brno - Slatina 17-2 Slavnostní pochod příslušníků 28. sbolp na čáslavském náměstí v roce 1963 17-3 28. bilp – nástup 17-4 Piloti 28. sbolp před letounem MiG-15 na jaře 1961	STR.18 18-1 MiG-15 SB - letoun vystavený jako památník - při renovaci přestavěn z verze MiG- 15bis R 18-2 MiG-15 SB 18-3 Mig-15 SB - letoun vystavený jako památník - při renovaci přestavěn z verze MiG- 15bis R
STR.19 19-1 Příslušníci vojenského aeroklubu pluku v r. 1969 19-2 Přelet Tater letouny C-205 a C-305 vojenského aeroklubu pluku 19-3 Letiště v Čáslavi koncem 60. let 19-4 Letiště v Čáslavi v polovině 70. let 19-5 L-29 Delfín	STR.20 20-1 Letoun Su-7 BM (20. sbolp – ilustrační foto) 20-2 Su-7 BKL 20-3 První lety na letounech Su-7 BM na začátku léta 1964 20-4 Technici pluku při výměně pneumatik letounu Su-7 BKL na cvičení Štít-76 20-5 První letoun Su-7 BM na jaře 1964
STR.21 22-1 DISK - dispečerské stanoviště SIL při letovém provozu 22-2 Su-7 BM, v pozadí Mi-1 22-3 Kpt. Trnka („Šolda“) odchází po přistání od svého letounu Su-7 BKL 22-4 Předletová příprava 22-5 Su-7BKL, v pozadí Su-7 BM 22-6 Piloti pluku na cvičení Štít-76 (Tarcza 76) 22-7 Su-7BKL se znakem 28. sbolp koncem šedesátých let	STR.22 22-1 Nabíjení kanonu NR-30 letunu Su-7 22-2 Příprava letounu Su-7 BKL 20. sbolp (6023) - tzv. polák - dodán polským letectvem jako náhrada za SU-7 sestřelené při cvičení v Polsku 22-3 Instalace sedačky KS-4 po revizi 22-4 doplňování paliva letounu Su-7 BKL 22-5 Mi-2 22-6 Mi-17
STR.23 23-1 První piloti pluku při přeškolení na letouny MiG-23 BN v SSSR v roce 1977 23-2 Skupina pilotů pluku z poloviny 80. let 23-3 MiG-23 BN v r. 1992 23-4 MiG-23 BN 23-5 Jedna z posledních „BéeNek“	STR.24 24-1 MiG-23 U - kontrola na čáře předběžného startu 24-2 16. 11. 1994 přelet MIG-23ML rušeného 1. slp z Českých Budějovic do Čáslavi 24-3 MiG-23ML vyzbrojena dvojicí PLŘS R-60 pod trupem (IR naváděné) a pod křídly dvojicí R-23R naváděných radarem





17-1



17-2



17-3



17-4





18-1



18-2



18-3



19-1



19-2



19-3



19-4



19-5





20-1



20-2



20-3



20-4



20-5





21-1



21-2



21-3



21-4



21-5



21-6



21-7





23-1



23-2



23-3



23-4



23-5



24-1



24-2



24-3





25-1



25-2



25-3



25-4



26-1



26-2



26-3



26-4



27-1



27-2



27-3



28-1



28-2



28-3



28-4



29-1



29-2



29-3



30-1



30-2



30-3



31-1



31-2



31-3



32-1



32-2



32-3



STR.25 25-1 Mig-23 ML s atypickou kombinací raket pod křídly - vlevo R-23T (IR naváděná), vpravo R-23R (radarem naváděná). Pod trupem R-60 25-2 Tygří MiG-23 ML s pilotem mjr. Josefem Hlavou 25-3 Mig-23 ML s podvěšenou kombinací raket R-60 pod trupem a R-23R pod křídly 25-4 Mig-23 U se znakem 28. sbolp v první polovině devadesátých let	STR.26 26-1 Zleva MiG-21 R, US, R, MF v roce 1993 na severní stojánci 26-2 Letecký zkušební odbor (LZO), tzv. stresová letka, používala mimo jiné verze i MiG-21R 26-3 MiG-21 MF s dvojicí raket R-60 a baků po 490 litrech 26-4 MiG-21 MF a MiG-21 MFN (5603) startují na hotovostní vzlet
STR.27 27-1 MiG-21 MF 27-2 MiG-21 MFN 27-3 Tygří MiG-21 MF-RNAV s nakreslenou siluetou MiG-21F připomínající více než 40 let služby tohoto typu v našem letectvu. Dnes stojí jako památník u hlavního vstupu na základnu	STR.28 28-1 Vzlet dvojice MiGů 21 - verzí MF a MFN 28-2 MiG-21 UM 28-3 Zleva doprava: plk. gšt. Jiří Verner, mjr. Petr Lančí, pplk. Libor Štefánik, mjr. Luboš Bechyně, v pokleku mjr. Roman Svoboda, kpt. Jiří Kapitán při ukončení provozu typu MiG-21 28-4 L-159A ALCA a MiG-21 UM
STR.29 29-1 L-39 ZA - pod trupem kanon GŠ-23. Používány v rámci PVO proti nízké a pomalu letícím cílům 29-2 L-39 ZA v zimním provozu 29-3 Před odletem. Albatrosy sloužily na základně Čáslav 10 let v období 1994 až 2003	STR.30 30-1 Aero L-159 ALCA - v pozadí charakteristická silueta gotického kostela Svatého Petra a Pavla na čáslavském náměstí 30-2 L-159 ALCA s dvojicí kanonů Plamen 30-3 Zkušební střelby z kanonů Plamen – příprava levého podkřídelního kontejneru
STR.31 31-1 Jedna z posledních L-159A dodaných na čáslavské letiště. V současnosti je ve stavu 21. zTL 24 strojů (18 + 6 v záloze). Zbýlé letouny (47 ks) jsou uskladněny u výrobce AERO Vodochody 31-2 L-159T. Do roku 2008 budou zařazeny do výzbroje 4 kusy 31-3 Setkání pilotů 28. pluku v roce 2002. V pozadí letoun Su-7BM. Třetí zleva v první řadě genpor. v. z. Ladislav Klíma	STR.32 32-1 JAS-39 D Gripen. Posledními dodanými Gripeny byly 31. srpna 2005 dva dvoumístné stroje verze D 32-2 Velitel 21. základny taktického letectva pplk. gšt. Petr Mikulénka 32-3 JAS-39 C Gripen. Celkem 12 letounů jednomístné verze bylo dodáno pro potřeby vzdušných sil AČR mezi dubnem až srpnem 2005



Spojeneckého cvičení Družba-81 v lednu 1981 se zúčastnil pluk opět 1. letkou s letouny MiG-23 BN. Na letecké střelnici Malacky byl proveden v historii čs. letectva první odpal letecké protizemní řízené střely. Odpal řízené střely CH-23 z letounu MiG-23 BN provedl velitel 1. letky mjr. Karel Hřebačka. Tato zbraň výrazně zvýšila bojové možnosti letounů MiG-23 BN oproti dosluhujícím letounům Su-7. Spojenecké cvičení Taran v květnu 1981 bylo posledním, na kterém se letouny Su-7BKL 28. sbolp zúčastnily.

V průběhu roku 1981 byly k pluku dodány další letouny MiG-23 BN a přezbrojena byla 2. letka, které velel mjr. Rudolf Kytler. V únoru roku 1982 se pluk zúčastnil spojeneckého cvičení Družba-82. V roce 1983 byla na letouny MiG-23 BN přezbrojena 3. letka pluku. Velitelem letky byl mjr. Jindřich Brchel. V březnu 1983 ukončily letouny Su-7 BKL svou službu u 28. sbolp a postupně byly předávány 20. sbolp v Náměšti nad Oslavou. Odsun byl ukončen v srpnu, kdy z čáslavského letiště odstartoval poslední letoun Su-7 BKL. Stíhací bombardéry Su-7 BKL sloužily u 20. sbolp do října 1989. Dne 10. října 1989 se z letounu Su-7 BKL bezprostředně po vzletu z letiště Náměšť nad Oslavou pro závadu motoru katapultoval pplk. František Pisch z velitelství 34. sbold. Letoun byl zničen, pilot zraněn. Jedním z opatření velitelství letectva bylo zastavení provozu zbývajících letounů Su-7 BKL u 20. sbolp. O tři dny později, v pátek 13. října se ze stíhacího letounu MiG-21 PF pro závadu na řízení katapultoval npor. Michal Bartakovič, pilot brněnského 8. slp. Následně bylo vydáno rozhodnutí o zákazu létání „péefek“ a tak se obě havárie staly posledními haváriemi těchto typů v našem letectvu. Letouny Su-7 BKL byly vyřazeny z výzbroje československého vojenského letectva. Havárií z 10. října a následnými opatřeními přišel 20. pluk o zbytek své výzbroje, ale do roku 1990 vstupoval s letouny Su-22 M4, kterými byla vyzbrojena 1. a 2. letka pluku. V tomto roce se stala u 28. pluku první vážná událost, která se jen díky leteckému umění pilota nezměnila v leteckou havárii a zničení letounu MiG-23 BN. Po návratu z cvičného letu se na letounu, který pilotoval kpt. Jozef Ďurech, nevysunula přední podvozková noha. Pilot vysunutí „přídáku“ několikrát opakoval, ale bezvýsledně. Podle instrukcí pro používání typu letounu, nelze bez vysunutí přední podvozkové nohy bezpečně přistát a pilot se musí z letounu katapultovat. Pilot se po konzultaci s řídícím létání rozhodl přistát a držel letoun co nejdéle „natažený“ až do vytracení rychlosti. Letoun se přídí dotkl betonové dráhy a následně se zastavil s minimálním poškozením. Pilot zachránil letoun, stroj byl v technickém oddělení pluku opraven a létal dále.

Pluk se s letouny MiG-23 BN účastnil další řady cvičení. Jedním z největších bylo cvičení Štít-84, které probíhalo v září nad územím Československa. Letouny MiG-23 BN čáslavského pluku měly kromě jiných úkolů provádět údery na pozemní cíle ve VVP Libavá. Nácviky probíhaly již týdny předem a osudného dne 28. srpna 1984, po splnění úkolů střeleb na pozemní cíle v prostoru VVP Libavá, došlo k tragické srážce dvou letounů MiG-23 BN, ze kterých se katapultovali pplk. Móro a mjr. Zápotočný. Padák vedeného pilota mjr. Zápotočného se vzhledem k malé výšce neotevřel dostatečně, pilot se při dopadu na zem smrtelně zranil a svému zranění na místě podlehl. Zbytek výcvikového roku i roky následující byly poznamenány zvýšenou náročností na bezpečnost leteckého výcviku. K další letecké nehodě, naštěstí bez tragických následků, došlo 15. února 1985, kdy se z letounu MiG-23BN pro závadu na řízení katapultoval mjr. Bárti.

V květnu 1985 se pluk úspěšně účastnil letecké části vojenské přehlídky v Praze. Nad Letenskou plání přeletěly tři roje pod velením pplk. Hřebačky, pplk. Kytlera a mjr. Miháľa. Čáslavské stíhací bombardéry MiG-23 BN letěly ve společné sestavě s českobudějovickými stíhacími MiG-23 ML. Kdo mohl tušit, co bude za deset let? V červnu 1985 letounu MiG-23 BN, který pilotoval mjr. Hvizdák, po vletnutí do bouřkové oblasti vysadil motor. Bezchybnou činností se pilotovi podařilo motor opět nahodit a bezpečně dokončit let. Pluk se



v tomto roce zúčastnil spojeneckého cvičení Granit, kde působil s letouny MiG-23 BN z letiště Přerov a v září leteckého taktického cvičení, kde letouny MiG-23 BN opět působily z dálničního úseku „Měřín“.

Do funkce velitele 28. sbolp byl v červenci 1985 ustanoven pplk. Pavel Štrůbl, pozdější inspektor letectva a PVO. Pod jeho velením se pluk s letouny MiG-23 BN v sestavě tří letek v září 1986 účastnil cvičení Družba-86. Do funkce velitele 28. sbolp byl v říjnu 1986 ustanoven mjr. Oldřich Horák.

Díky moderní letecké technice se jednotky pluku několikrát účastnily i výměnných návštěv u útvarů vojenských letectev států Varšavské smlouvy. Skupina letounů MiG-23 BN pod velením ZV pluku pplk. Štrnada navštívila na přelomu května a června 1987 letiště Drewitz v NDR.

Na jaře roku 1987 vybraní piloti pluku plnili úkoly bojového použití na střelnicích Peenemünde a Jenske v tehdejší NDR. Z čáslavského letiště působila letka „východoněmeckého“ 37. leteckého pluku, rovněž vyzbrojeného letouny MiG-23 BN. V letech 1988 a 1989 se výměny letek a úkoly bojového použití opakovaly. Cílem těchto akcí bylo vzájemné poznání řízení a provádění leteckého výcviku a bojového použití stejných typů letounů.

V druhé polovině osmdesátých let byl pluk několikrát zapojen do střeleb stíhacího letectva nad polygonem na pobřeží Baltického moře v NDR. Díky doletu letounů MiG-23 BN zde piloti odhazovali osvětlovací pumy, na které stíhači prováděli útok protiletadlovými řízenými raketami R-3S, R-60 a R-13 M.

Po celou dobu existence leteckého pluku, ve všech předcházejících obdobích probíhal proces vojensko odborné přípravy, který se uskutečňoval prostřednictvím vojenského vyučování, leteckého a odborného výcviku. Důraz se kladl na systematické rozvíjení teoretického myšlení, na praktické zvládnutí letecké techniky, její výzbroje a zásad bojového použití. Základními metodami přípravy byly velitelská cvičení, velitelsko-štábní cvičení, odborná taktická cvičení a letecko-taktická cvičení (LTC) letek a pluku, které byly nejvyšší a nejefektivnější formou vojensko odborné přípravy. LTC letek a pluku se prováděly zpravidla jednou za výcvikové období (zimní a letní). Součástí letecké přípravy byly letecko-metodické zaměstnání organizované a řízené příslušným nadřízeným velitelským stupněm (divize, letecká armáda, MNO). Nedílnou součástí byly prověrky bojové připravenosti leteckého pluku, prováděné z nadřízených velitelských stupňů, velitelstvím letecké divize, letecké armády a velitelství letectva a PVO MNO.

Po listopadu 1989 se čáslavské letiště stalo místem, kde se konaly ukázky letecké techniky celého letectva pro zahraniční hosty, diplomaty a ministry.

Devadesátá léta

Do funkce velitele 28. sbolp byl v lednu 1990 ustanoven pplk. Jiří Bis. Velení pluku převzal v období, které bylo pro vojenské letectvo stále obtížnější. Musel plnit úkoly řízení běžného leteckého výcviku v období negativního veřejného mínění k letectvu. Zásadní změnou u pluku a u celého letectva bylo rozdělení letek na letky bojové a letky technické. U pluku byly vytvořeny tři stíhací bombardovací letky s piloty a dále tři technické letky, v nichž byli zařazeni příslušníci inženýrsko letecké služby.

Od roku 1990 nastávají pak významné změny nejen ve společnosti, ale i v armádě. Dochází i ke snižování počtů leteckých pluků.



Už v roce 1989 byl zrušen 4. slp v Pardubicích a postupně byly zrušeny 6. sbolp v Přerově a 5. slp v Plzni. 8. slp v Brně je v roce 1991 reorganizován na dvě samostané stíhací letky, 82. sslt je dislokovaná na letišti Mošnov (v roce 1993 je přemístěna na letiště Přerov a zde z 82. sslt byla v listopadu vytvořena 4. sslt podřízená 4. sboru PVO) a 81. sslt na letišti Sliač (později se stala základem slovenského 1. slp. V roce 1990 bylo zrušeno velitelství 1. sld v Bechyni a v roce 1992 velitelství 34. sbold v Čáslavi. Velitelství 10. LA v Hradci Králové je reorganizováno na velitelství 1. smíšeného leteckého sboru (1. smls). Dochází i ke změnám v organizační struktuře leteckých pluků. Inženýrská letecká služba je opět vyčleněna z bojových letek a vznikají tzv. technické letky, které zabezpečují letový provoz bojových letek. V roce 1992 byly zrušeny třetí letky u bojových pluků a ze zabezpečovacích praporů vznikají letecké základny. Na čáslavském letišti vznikla ke dni 1. června 1992 28. letecká základna. Do funkce velitele byl ustanoven plk. Rudolf Arlt. Velitel základny plk. Arlt a štáb základny, zejména plk. Semerád, pplk. Králík a další se v tomto složitém období významně podíleli na úkolech zabezpečení leteckého výcviku 28. sbolp, a tak společně s velením 28. pluku svým dílem přispěli i k budoucímu rozhodnutí o vytvoření základny stíhacího letectva a její dislokaci na čáslavském letišti. Letecká základna zabezpečovala materiální, letištní technické a radiotechnické zabezpečení příslušného leteckého pluku. Letecká základna neměla ve své sestavě letky s bojovými letouny. Ve své organizační struktuře zahrnovala bývalý letištní prapor a prapor RTZ. Vše se začínalo připravovat na celkovou transformaci letectva, která byla přerušena koncem roku 1992 rozdělením československého státu na dva samostatné státy – Českou republiku a Slovenskou republiku.

Ale vraťme se zpět k létání a věcem s ním bezprostředně souvisejícím. Letecký výcvik u 28. sbolp sice dál pokračoval, každý rok se ale prohluboval nedostatek náhradních dílů na leteckou a zabezpečovací techniku a později i leteckého paliva. Došlo i k leteckým nehodám. Dne 16. května 1990 se z letounu MiG-23 BN po vysazení motoru katapultoval kpt. Jiří Mrázek. Rok 1992 začal u pluku tragickou událostí. Dne 27. ledna 1992 v letounu MiG-23 U zahynula osádka, pilot npor. Bořek Chmelík a velitel 1. letky, pplk. František Materna. Při nočním letu ve složitých povětrnostních podmínkách, došlo pravděpodobně ke ztrátě prostorové orientace a pozdnímu rozpoznání nezvyklé polohy. Letoun narazil do země v prostoru města Polička a oba letci zahynuli.

Rok 1992 znamenal konec nejen společného státu Čechů a Slováků, ale také československé armády. Letecký den v Bratislavě v září 1992 byl posledním společným vystoupením československých vojenských pilotů. Při zahájení leteckého dne prolétla velkoscupina letounů, ve které byly i letouny MiG-23 BN 28. sbolp. Majetek federace i armády byl rozdělen v poměru 2:1. V tomto poměru byly rozděleny i letouny vojenského letectva. O letouny MiG-23 BN však nová Slovenská republika neprojevila zájem. Po rozdělení republiky na konci roku 1992 odešlo k novému slovenskému letectvu i několik příslušníků 28. sbolp.

Rok 1993 byl rokem 75. výročí vzniku československého vojenského letectva. V roce 1993 byl zrušen další z leteckých pluků, a to 47. průzkumný letecký pluk (pzlp) v Hradci Králové. V březnu tohoto roku byla k 28. sbolp přesunuta od průzkumného pluku jedna letka s průzkumnými letouny MiG-21 R a cvičně-bojovými MiG-21 US a stala se tak novou třetí letkou 28. sbolp. Velitelem letky byl pplk. Richard Tesař. V průběhu roku 1994 byla na čáslavské letiště přesunuta „přerovská“ 4. samostatná stíhací letka (sslt), která tou dobou působila s letouny MiG-21 MF z letiště České Budějovice a letouny L-39 ZA z letiště Přerov. Velitelem letky byl pplk. Oldřich Mlateček. Na čáslavském letišti byla na jaře 1994 založena tzv. „stresová letka“ s letouny



MiG-21 MF, R, UM, US a L-39 ZA. Velitelem letky byl pplk. Josef Rada, bývalý příslušník 9. slp (později 9. sbolp) v Bechyni. V lednu 1995 byla jednotka přeznačena na Letecký zkušební odbor (LZO) a přesunuta na letiště Líně a v roce 1997 na letiště České Budějovice, kde působila s letouny MiG-21 (část jednotky působila s letouny L-410 a vrtulníky z letiště Praha-Kbely). Posláním letky bylo ověřovat nové prvky v organizaci letové přípravy a zkušenosti aplikovat u leteckých útvarů.

Na rok 1994 byla připravena další rozsáhlá reorganizace vojenského letectva s cílem snížit počet leteckých útvarů a přizpůsobit počty ekonomickým možnostem nového státu. Bylo rozhodnuto vybudovat celkem pět leteckých základen. Koncem roku 1993 bylo zrušeno Velitelství letectva a PVO ve Staré Boleslavi a 1. smíšeného leteckého sboru v Hradci Králové a na jejich místech s účinností od 1. ledna 1994 byla vytvořena velitelství 3. sboru taktického letectva (3. sTL) s velitelem genmjr. Ladislavem Klímou a 4. sborem PVO s velitelem plk.gšt. Josefem Dufkem. Velitelství letectva a PVO nahradil v nové organizační struktuře Štáb letectva a PVO v čele s Inspektorem letectva a PVO genmjr. Pavlem Štrůblem. Štáb letectva a PVO byl součástí Generálního štábu Armády České republiky.

Dne 16. listopadu 1994 na letišti Čáslav náčelník Generálního štábu Armády ČR genmjr. Jiří Nekvasil vyhlásil rozhodnutí o vybudování **4. základny stíhacího letectva** (4. zSL) na letišti Čáslav k 1. lednu 1995, v podřízenosti nově vytvářeného 4. sboru PVO. Do její sestavy byly začleněny nyní již bývalé letecké útvary – 1. slp s letouny MiG-23 ML, U a L-39 ZA, 4. sslt s letouny MiG-21 MF, UM, L-39 ZA a 28. sbolp s letouny MiG-21 MF, UM, MA a MiG-23U.

Letouny od 28. sbolp, které přestaly být potřebné pro stíhací základnu, byly vyřazeny z výzbroje a postupně odsunovány na jiná letiště k uložení anebo ke zrušení. Od léta 1994 proto probíhal odsun letounů MiG-23 BN 28. sbolp z čáslavského letiště na letiště do Českých Budějovic k uložení aby již nikdy nevzlétly. Poslední letouny přelétli piloti pplk. Bárti, mjr. Mrázek a mjr. Tomek dne 5. října 1994. Letouny MiG-21 R byly přelétuty na letiště Líně a Přerov. Letouny L-29 na letiště Pardubice a Kbely. Dnem 31. prosince 1994 byl 28. sbolp „Těšínský“ zrušen. Z původních letounů 28. sbolp zůstaly na domovském letišti dva cvičně-bojové letouny s dvojím řízením MiG-23 U. Rovněž byla k 31.12.1994 zrušena 28. letecká základna.

Přelet letounů MiG-23ML, U a L-39 ZA rušeného 1. slp z Českých Budějovic byl zahájen 25. října 1994. Zbývající letouny MiG-23 MF a MiG-29 1. slp byly uloženy na českobudějovickém letišti a vyřazeny z výzbroje letectva AČR. V listopadu roku 1994 končí služba „ostré“ hotovosti v systému PVO po mnoha dlouhých letech na českobudějovickém letišti. 1. stíhací letecký pluk „Zvolenský“ byl zrušen k 31. prosinci 1994. Nad vojenským letištěm Planá u Českých Budějovic zněla melodie písně, která se stala hymnou při rozpadu pluku „...a z celé jižní eskadrony nezbyl ani jeden muž“. První stíhací letecký pluk „Zvolenský“ byl prvním i posledním stíhacím.

4. základna stíhacího letectva

4. základna stíhacího letectva (4. zSL) byla na čáslavském letišti ustanovena k 1. lednu 1995. Jejím hlavním posláním bylo zabezpečení obrany vzdušného prostoru České republiky neboť se v nové organizační struktuře jednalo o jedinou základnu vybavenou nadzvukovými stíhacími letouny ve třech letkách. 41. stíhací letka (slt) byla vyzbrojena stíhacími letouny MiG-23 ML a U, 42. slt a 43. slt letouny MiG-21 MF a UM. Všechny tři letky



byly doplněny ještě letouny L-39 ZA. V sestavě 42. slt byly také dva vrtulníky Mi-17. Další leteckou jednotkou rozmístěnou na základně byla tzv. „stresová“ letka s letouny MiG-21 MF, R, UM a L-39 ZA. Do funkce velitele 4. základny stíhacího letectva byl k 1. lednu 1995 ustanoven pplk.gšt. Oldřich Horák.

Většinu personálu nové základny stíhacího letectva tvořili příslušníci bývalých leteckých pluků z Čáslavi, Českých Budějovic a stíhací letky z Přerova. Kromě nich jsou zde i příslušníci od zrušených leteckých pluků z letišť Hradec Králové, Bechyně, Mošnov, Brno a Žatec. Od počátku roku 1994, se zrušením 11. stíhacího leteckého pluku v Žatci se součástí 1. stíhacího leteckého pluku v Českých Budějovicích stala 1. „žatecká“ stíhací letka, která s sebou přinesla tradice tzv. „Tygří letky“ i na čáslavské letiště. 1. stíhací letka 11. slp byla v květnu 1993 přijata za čestného členy NATO Tiger Association. Pokračovatelem tradice „tygrů“ je 41. stíhací letka.

V květnu 1995 se „stresová“ letka přesunula se svými letouny do nového působiště na letiště Líně poblíže Plzně.

Bohužel, letecký výcvik byl v roce 1996 poznamenán dvěma událostmi. Nejprve v září mjr. Ivo Zachara havaroval s MiG-21 MF při vlétnutí do nevyhovujících povětrnostních podmínek při navigačním letu v přízemní výšce. Pilot havárii přežil, letoun byl ale zničen. O dva měsíce později, v listopadu, při katastrofě MiG-23 U ze stavu 41. slt zahynuli pplk. Jiří Trunečka a mjr. Drahošlav Mládek – oba zalétávací piloti českobudějovických leteckých oprav. Základna se postupně začala připravovat na vstup do NATO.

V dubnu 1997 byl do funkce velitele 4. základny stíhacího letectva ustanoven pplk. Vladimír Ficenec.

Příslušníci stíhacích letek s letouny MiG-21 MF, MiG-23 ML a L-39 ZA se v období let 1996-7 zúčastňovali leteckého výcviku s partnerskými leteckými jednotkami v Německu a ve Francii. V červenci 1996 41. slt s letouny MiG-23 ML působila společně s letouny F-4 F Phantom 74. stíhacího leteckého křídla (JG-74 Mölders) z letiště Neuburg v Německu. 41. slt spolupracovala v programu Squadron Exchange / výměny letek s 1. stíhací letkou (EC 1/12) a 2. stíhací letkou (EC 2/12) vyzbrojených letouny Mirage 2000, 12. stíhacího leteckého pluku (EC 12) z letecké základny v Cambrai. Při nácviku vzdušných bojů se ukázala nadřazenost o generaci modernějších Mirage 2000 a vyšší nálet jejich pilotů. V září 1997 se základna zúčastnila v rámci programu Partnerství pro mír (PfP) společně se 74. FW z Neuburgu leteckého cvičení Common Goal 97. V červenci 1997 se dvojice letounů 41. slt, MiG-23 ML a MiG-23 U zúčastnila tradičního Royal International Air Tattoo na letišti Fairford ve Velké Británii. Stíhací letoun MiG-23 ML předváděl mjr. Jiří Kareš.

4. základna taktického letectva

V roce 1997 dochází k další reorganizaci českého vojenského letectva. V průběhu tohoto roku jsou zrušena velitelství 3. sboru taktického letectva a 4. sboru PVO a je vytvořeno Velitelství vzdušných sil AČR ve Staré Boleslavi. Ke dni 1. října 1997 je 4. základna stíhacího letectva přejmenována na 4. základnu taktického letectva (4. zTL) v podřízenosti Velitelství vzdušných sil Armády České republiky. Velitelem 4. zTL je ke dni 1. října 1997 ustanoven dosavadní velitel 4. zSL, plk. Vladimír Ficenec. Již od léta toho roku se základna opět vrátila k dvouletkové organizaci. 41. taktická letka měla nadále ve výzbroji letouny MiG-23 ML, U a L-39 ZA a byla nadále pokračovatelem „tygří“ tradice. 42. taktická letka byla vyzbrojena letouny MiG-21 MF, UM a L-39 ZA.



Na jaře roku 1998 v souladu s plánem přípravy základny na vstup do Severoatlantické aliance byli proškoleni v německém Ramsteinu mjr. Petr Mikulenka a kpt. Jiří Pospíšil a poté jako instruktoři byli zodpovědní za přípravu hotovostních pilotů základny dne postupů a procedur NATO. Dne 19. května 1998 byl při cvičném letu zaměřeném na nácvik manévrového vzdušného boje zničen poslední dvousedadlový MiG-23 U ve výzbroji českého letectva. Osádka stroje, mjr. Ján Skládanyi a mjr. Jiří Kareš se stačila v pořádku katapultovat. Letoun byl zničen. Událost tak do jisté míry předznamenala blížící se konec provozu letounů MiG-23 ML na čáslavském letišti. S ukončením roku 1998 dosloužily po dvaceti letech služby letouny MiG-23 ML. Poslední z nich přelétl pilot pplk. Josef Miler do Českých Budějovic dne 9. prosince 1998. A tak poslední veteráni „Emefky“ MiG-21 MF přebírají od počátku roku 1999 žezlo nekorunovaného krále stíhačů Vzdušných sil Armády České republiky, přestože šlo již o morálně zastaralé stroje, jejichž výzbroj a palubní avionické vybavení jim dávno neumožňuje účinně čelit soudobým bojovým letounům. Ale letecká historie zná více případů, kdy technicky i morálně zastaralé stroje přežily své nástupce. V měsíci červenci 1998 se čtyři MiG-21 MF zúčastnily s piloty mjr. Petrem Mikulenkou, mjr. Liborem Štefaníkem, mjr. Ivanem Indrákem a kpt. Jiřím Pospíšilem cvičení Cooperative CHANCE. Piloti více jak 20 armád operovali z letiště Sliač nad celým územím Slovenské republiky. Piloty tehdy osobně navštívil velitel vzdušných sil genpor. Ladislav Klíma. Se vstupem České republiky do NATO vyvstala potřeba zabezpečit schopnost působení „jedenadvacítek“ v rámci leteckých sil NATO, čehož mělo být dosaženo modernizací jejich radiotechnického a navigačního vybavení. Původní sovětské vybavení neumožňovalo součinnost se zařízeními používanými v letectvech států NATO. Proto v letech 1998–2000 bylo takto u čáslavské 4. z TL upraveno celkem 10 letounů MiG-21 MF, pro něž se užívalo neoficiální označení MiG-21 MF/RNAV, nebo více rozšířené MiG-21 MFN. Tyto letouny od vstupu České republiky do NATO dnem 12. března 1999, zabezpečovaly úkoly ochrany vzdušného prostoru České republiky v rámci systému PVO NATO (NATINADS). Do pohotovostního systému byl vyčleněn jeden roj o čtyřech letounech (2 letouny v hotovosti + 2 letouny záložní). Letouny MiG-21 MFN/MF sloužily spolehlivě až do jejich vystřídání letouny JAS-39 C/D Gripen. V červenci 2005 byl po téměř třiačtyřiceti letech služby ukončen provoz legendárních „jedenadvacítek“ v našem vojenském letectvu.

V únoru roku 1999 proběhla závěrečná prověrka připravenosti základny s ostrým vzletem hotovosti před vstupem do Severoatlantické aliance. Dne 24. února vzlétli mjr. Petr Mikulenka a mjr. Roman Svoboda z letiště Čáslav na MiG-21 MF za složitých povětrnostních podmínek a nakonec museli oba piloti přistát na letišti České Budějovice z důvodů sněhových přeháněk na čáslavském letišti. Ovšem prověrka dopadla pro základnu výtečně a tak skončil i rok intenzivních příprav pilotů pohotovostního systému. Dne 12. března 1999 se Česká republika stala členským státem NATO. V uvedený den prověřil osobně připravenost českých pilotů a čáslavské základny také velitel vzdušných sil NATO pro střední Evropu (AIRCENT HQ) v Ramsteinu, generál John P. Jumper. Ten společně s dalšími představiteli NATO vlétl s dopravním letounem DC-9 do vzdušného prostoru České republiky a následně sledovali a prověřovali činnost čáslavských pilotů. Dvojice hotovostních stíhacích letounů MiG-21 MFN, které pilotoval mjr. Jiří Kareš a mjr. Ivan Kaiser, doprovodila dopravní letoun s velitelem vzdušných sil od státní hranice na čáslavskou leteckou základnu.

Základna obdržela dne 8. května 1999 rozkazem prezidenta republiky č. 2 ze dne 15. dubna 1999 čestný název „Zvolenská“. Dne 21. května se roj stíhacích letounů MiG-21 MFN účastnil cvičení NATO Ocelot-99 za účasti nových členských států. České MiG-21 MF/MFN operovaly z letecké základny Powitz v Polsku.



Cvičení Ocelot-99 se zúčastnili mjr. Petr Mikulenka, mjr. Libor Štefaník, mjr. Jaromír Zbraněk a kpt. Michal Černý. V rámci tohoto cvičení proběhly cvičné ostré střelby nad polským Baltem, kde piloti stříleli dvakrát s raketami R 13 M na svítící pumu shazovanou polským nosičem SU-22. V červnu 1999 došlo k tragické události. Po ukončení úkolu nácviku vzdušného boje se srazily letouny MiG-21 MF a MiG-21 UM. Oba letouny byly zničeny. Pilot „emefky“ mjr. Ivan Kaiser zahynul. Osádka „spárky“ se v mezní výšce katapultovala. Bohužel vrchlík hlavního padáku instruktora mjr. Zbranka byl silně poškozen troskami letadla a instruktor zahynul. Pilot „úemky“, mjr. Zdeněk Svoboda se úspěšně katapultoval bez vážnější újmy na zdraví.

Rok 2000 je možné považovat za přelomový. Základna se připravovala na přezbrojení novými letouny české výroby. První podzvukový lehký bojový letoun Aero L-159 ALCA trupového čísla 6001, přistál na čáslavském letišti v pondělí 10. dubna 2000, další dva letouny (6002, 6003) přistály na čáslavském letišti 25. dubna 2000. Vojenskou správou byly převzaty dnem 24. května 2000. Až do konce léta se pak podílely na vojenských zkouškách tohoto typu před zavedením do běžného provozu u českého letectva. Po jejich skončení se stroje vrátily k výrobci do Aero Vodochody. Na vojenských zkouškách se podílel plk. František Císař, mjr. Vladimír Pavlíček a kpt. Rostislav Stroin. První dva letouny L-159 určené pro výzbroj 42. stíhací letky přilétly do Čáslavi 29. prosince 2000. Fakticky tak bylo odstartováno přezbrojení na tyto letouny. Dodávky letounů L-159 byly ukončeny v roce 2003. Do konce roku 2003 měla 42. slt ve stavu všech 71 letounů L-159 (jeden stroj byl zničen v únoru 2003). V systému protivzdušné obrany ale nadále zůstávaly nadzvukové stíhací letouny MiG-21 MFN. Další dva z nich ale byly odepsány po katastrofě dne 10. října 2000, při níž zahynuli jejich piloti mjr. Zdeněk Svoboda a mjr. Ivan Indrák. Dvojice letounů MiG-21 MFN se po splnění úkolu vracela zpět na základnu a klesala pod oblaky. Piloti netušili, že oblačnost na trati jejich letu dosahuje až na zem. Oba letouny narazily do země nedaleko Chotěboře a byly zničeny. Pilot na „čísle“ mjr. Ivan Indrák, zřejmě v poslední chvíli zahlédl blížící se zem a pokusil se o katapultáž. Činnost vystřelovací sedačky však byla nárazem letounu do země přerušena. Krutou ironií osudu bylo, že mjr. Zdeněk Svoboda přežil jako jediný z trojice letců srážku MiGu-21 UM s MiG-21 MF v červnu 1999 nedaleko Havlíčkova Brodu.

V prosinci 2000 velitel základny pplk. Ficenec odešel studovat do USA. Po dobu jeho nepřítomnosti byl funkcí velitele 4. zTL pověřen pplk. Jiří Bis, poslední velitel 28. sbolp. Do funkce velitele 4. základny TL byl v červenci 2001 ustanoven pplk.gšt. Jiří Verner, absolvent Air War College – Válečné letecké akademie USAF. Slavnostního předání se zúčastnil i tehdejší velitel Vzdušných sil AČR generálporučík Ladislav Klíma.

Začala rozsáhlá modernizace infrastruktury letecké základny, která se má postupně v horizontu několika let vybudovat a dosáhnout standardů vzdušných sil Severoatlantické aliance. V červenci 2001 se proto přesunula na několik měsíců hlavní část letecké techniky na letiště Náměšř nad Oslavou. Bohužel, při přeletu z letiště Kbely do nového dočasného působiště, dne 1. srpna v blízkosti Pelhřimova havaroval letoun L-39 ZA Albatros. Pilot por. Luděk Burda zahynul.

Dne 28. října 2001 byl 4. základně taktického letectva Čáslav propůjčen prezidentem republiky bojový prapor u příležitosti 83. výročí vzniku samostatného Československa.

V srpnu 2002 byly provedeny cvičné ostré střelby protiletadlovými řízenými střelami z letounů MiG-21 MFN/MF nad polským Baltem. České letectvo střílelo na polygonu Ustka již v letech 1992–1994, ale poté nastala dlouhá pauza zapříčiněná všeobecným nedostatkem financí, který se projevil i na této důležité finální fázi



bojového výcviku stíhačů. Skupinu sedmi pilotů vedl zástupce velitele 4. zTL v Čáslavi, pplk.gšt. Petr Mikulěnka, který se také jako jediný mohl „pochlubit“ dřívější zkušeností s odpalem ostré protiletadlové rakety.

Provedení ostrých střelb nad Baltem bylo třeba splnit v rámci nejdůležitějšího úkolu, který 4. zTL čekal v závěru roku. Důkladnou prověrkou připravenosti byl Summit NATO, který se uskutečnil v Praze ve dnech 21. až 23. listopadu 2002. Během summitu tak z Čáslavi působily letouny MiG-21 MFN/MF a L-159 vyzbrojené premiérově protiletadlovými raketami AIM-9M Sidewinder a také letka F-16C/D Fighting Falcon amerického letectva ze stavu 555. stíhací perutě „Triple Nickel“ z letecké základny Aviano v Itálii.

V únoru 2003 zahynul v letounu L-159 pilot kpt. Petr Vašíček, jeden z nejzkušenějších letců na tomto typu letounu. Stalo se tak během zkušebních střelb z kanónů Plamen na pozemní cíl ve VVP Jince. Letoun L-159 byl zničen (in memoriam povýšen do hodnosti majora).

V říjnu téhož roku byly všechny čáslavské L-39 ZA předány do Náměště nad Oslavou, opačným směrem pak putovaly stroje L-159, z nichž část zůstala v provozu, ostatní byly uloženy na čáslavském a později pardubickém letišti. Nadbytečné letouny L-159 byly z pardubického letiště postupně v letech 2005–2006 předány k uložení do Aero Vodochody.

4. základna TL pokračovala nadále v programu spolupráce a výměny letek s francouzskými stíhacími letkami (EC 1/12, EC 2/12) s letouny Mirage 2000 z letecké základny Cambrai a belgickými letkami s letouny F-16A z 10. taktického křídla (10thTW) z letecké základny Kleine Brogel. V roce 1998 taktické letky 4. zTL působily společně s rakouskými letouny při cvičení Safe Neighbourhood. Piloti stíhací letounů MiG-21 MF při cvičení RED KNIGHT v roce 1999 a 2000 plnili úkoly speciálních operací ve spolupráci s britskými letouny C-130 Hercules SAS-Special Air Service. V květnu 2000 se základna taktického letectva s letouny MiG-21 MF zúčastnila přípravy na cvičení leteckých sil NATO Clean Hunter a Common Goal 2000. V následujících letech se 4. zTL pravidelně v červnu v letech 2001, 2002 a 2003 zúčastňovala cvičení vzdušných sil NATO CLAAH HUNTER a cvičení NATO AIR MEET 2003. V roce 1999 v říjnu při cvičení Friendly Fly 99 havaroval v předpolí čáslavského letiště letoun francouzského letectva z letky EC 2/12 z letecké základny v Cambrai. Pilot se katapultoval těsně nad zemí a vyvázl bez zranění. Letoun Mirage 2000 C byl zničen.

Stíhací letouny MiG-21 MF, které působily po dobu spojeneckých cvičení proti podstatně modernějším letounům F-16, Tornado, F/A-18, F-4F, F-4E a Mirage 2000, neměly ve vzdušném boji teoreticky velkou šanci. Ale v rukou dobrého pilota, použitím vhodné taktiky a konstelací příznivých podmínek, byly nebezpečným protivníkem i modernějším letounům. Během cvičení piloti stíhacích letounů MiG-21 MF dosáhli i několika vzdušných vítězství. Ani podzvukové letouny L-159 nebyly při těchto cvičeních bez šancí. V jednotlivých misích letouny L-159 plnily úkoly ničení pozemních cílů společně s letouny Harrier britského královského letectva. Piloti 41. a 42. taktické letky během spojeneckých cvičení procvičovali taktiku a procedury pro zasazení vzdušných sil Severoatlantické aliance v různých druzích vzdušných operací.

21. základna taktického letectva

V polovině roku 2003 byla ohlášena rozsáhlá reforma ozbrojených sil České republiky. Namísto původních pěti operačních velitelství pro jednotlivé druhy vojsk vznikla dnem 1. prosince 2003 velitelství dvě: Velitelství společných sil v Olomouci a Velitelství sil podpory a výcviku ve Staré Boleslavi.



V plánu reformy ozbrojených sil České republiky zaujala čáslavská základna důležité místo. K 1. prosinci 2003 byla transformována 4. základna taktického letectva na 21. základnu taktického letectva (21. zTL). Velitelem 21. základny TL ke dni 1. prosinci 2003 byl ustanoven dosavadní velitel 4. zTL, plk.gšt. Jiří Verner. Součástí organizační struktury základny je 21. křídlo taktického letectva se dvěma taktickými letkami, 211. a 212. taktickou letkou. Do funkce velitele křídla byl ustanoven pplk.gšt. Petr Mikulěnka. 211. taktická letka byla vyzbrojena nadzvukovými stíhacími letouny MiG-21 MFN/MF a dvoumístnými MiG-21 UM. 212. taktická letka je vyzbrojena lehkými bojovými podzvukovými letouny L-159 ALCA. Do organizační struktury taktických letek byli opět začleněni i příslušníci inženýrsko letecké služby a do organizační struktury základny taktického letectva byl začleněn 217. letecký opravárenský závod (LOZ), reorganizovaný na letku oprav letecké nadzvukové techniky.

Hlavním úkolem základny je zabezpečení obrany a suverenity vzdušného prostoru České republiky a příhraničního vzdušného prostoru sousedních států v rámci Integrovaného systému protivzdušné obrany NATO (NATINADS) v Evropě. V míru plní úkoly ostrahy vzdušného prostoru letouny vyčleněnými do pohotovostního systému v rámci systému PVO NATO. Zabezpečuje národní posilový systém PVO České republiky. Zabezpečuje úkoly pro přijetí posilových leteckých sil NATO. Plní úkoly zdokonalovacího leteckého výcviku se zaměřením na vzdušný boj a přímou leteckou podporu pozemních vojsk.

Jedním z nejdůležitějších úkolů bylo přezbrojení na nový víceúčelový nadzvukový letoun, který v roce 2005 nahradil dosluhující nadzvukové stíhací letouny MiG-21 MFN a UM. V roce 2000 byl zahájen proces výběrového řízení na dodavatele nových nadzvukových letounů. V roce 2001 byla předložena zpráva o hodnocení výběrového řízení. Vláda rozhodla o zahájení smluvního jednání se SAAB/BAE SYSTEMS. V roce 2002 byl předložen vládě ČR návrh smlouvy na nákup 24 taktických nadzvukových letounů JAS-39 GRIPEN, který vláda schválila. Poté PS PČR zamítla návrh na financování jejich nákupu. V červenci vláda ČR usnesením schválila návrh opatření k dopracování Koncepce výstavby vzdušných sil Armády ČR v oblasti ochrany vzdušného prostoru nadzvukovými letouny. V září 2003 se uskutečnil na letecké základně v Čáslavi odborný seminář k upřesnění podmínek procesu pořízení nadzvukových letadel za účasti zástupců oslovených zemí. V říjnu bylo ukončeno tříměsíční období pro zpracování studií proveditelnosti a byly odevzdány nabídky účastníků soutěže. Nabídky odevzdalo 7 zemí – Belgie, Francie, Nizozemsko, Kanada, Německo, Švédsko a USA. Dne 30. 11. 2003 ukončila meziresortní komise vyhodnocení studií proveditelnosti a podle zadaných kritérií stanovila pořadí jednotlivých nabídek, které ministr obrany předložil vládě ČR. Komise doporučila jako nejvýhodnější švédskou nabídku na komplexní systém JAS-39 Gripen. Vláda ČR rozhodla, že pro Armádu ČR je tato nabídka nejlepší. V květnu 2004 byl předložen vládě materiál o připravovaném pronájmu nadzvukových letounů. Vláda projednala Smlouvu o pronájmu a Smlouvu o průmyslové spolupráci. V červnu 2004 byly na Ministerstvu obrany ČR podepsány smlouvy mezi Českou republikou a Švédským královstvím o pronájmu letounů JAS-39 Gripen pro potřeby Armády ČR. Na základě těchto smluv budou pro potřeby ochrany vzdušného prostoru ČR zabezpečeny pronájmem nadzvukové letouny JAS-39 Gripen na dobu 10 let.

V srpnu 2004 zahájili první čeští piloti, pplk. gšt. Petr Mikulěnka (velitel 21. křídla taktického letectva) a pplk. Michael Borůvka (velitel 211. taktické letky), výcvik na základně Satenäs ve Švédsku. V říjnu se k nim připojili další letci, kteří létali na letounech MiG-21 a L-159 a příslušníci inženýrsko letecké služby. V říjnu 2004 vzlétl ke zkušebnímu letu první, pro české letectvo vyrobený nadzvukový bojový letoun JAS-39 C Gripen.



Potom nadešel 18. duben 2005. Den, kdy na vzletové a přistávací dráze 21. základny taktického letectva v Čáslavi přistálo prvních šest jednomístných nadzvukových bojových letounů JAS-39 C Gripen s českými výsostnými znaky. Prvním českým pilotem, který vlétl s letounem JAS-39 C Gripen do vzdušného prostoru České republiky byl pplk.gšt. Petr Mikulenka, avšak prvním českým pilotem, který s tímto letounem přistál v Čáslavi byl pplk. Michael Borůvka. Letouny přistávaly po dvojicích v kombinaci český a švédský pilot. Třetím českým pilotem byl kpt. Jiří Pospíšil. V následujících dnech byly letouny podrobeny přejímacím prohlídkám, po kterých byly dne 26. dubna 2005 za přítomnosti vládních činitelů České republiky a Švédského království a řady významných politických, armádních a civilních hostů slavnostně zařazeny do výzbroje Vzdušných sil Armády České republiky. Ihned poté se rozeběhl intenzivní letecký výcvik na domácí základně. O předvedení nových letounů byl zájem i na veřejnosti, a tak se v průběhu léta objevily na řadě akcí po celé republice, z nichž můžeme namátkou jmenovat účast na oslavách 60. výročí ukončení druhé světové války v Praze na Letné, letecké dny v Čáslavi, Přerově nebo prezentace na leteckých dnech v zahraničí, na letišti ve slovenském Sliači a v maďarském Kecskemétu.

Ihned po zahájení praktického leteckého výcviku po přiletu prvních letounů JAS-39 C Gripen vše směřovalo k zasazení letounu do pohotovostního systému PVO NATO (NATINADS), který stále ležel na bedrech posledních nadzvukových stíhacích letounů MiG-21 MFN. Tento okamžik nastal v 06.00 hodin dne 1. července 2005, kdy piloti kpt. Jiří Pospíšil a npor. Jaroslav Tomaňa zaujali s vyzbrojenými letouny JAS-39 C Gripen hotovost a převzali tak štafetu od mjr. Luboše Bechyně a npor. Michala Daňka, kteří ukončili činnost na letounech MiG-21 MFN v pohotovostním systému. Ještě téhož dne na rozkaz Spojeneckého operačního střediska vzdušných sil (CAOC) v německém Messtettenu odstartovala dvojice letounů JAS-39 C k prvnímu cvičnému letu.

Posledních šest letounů MiG-21 MFN odlétlo z čáslavské základny 12. července 2005. Jeden stroj MiG-21 MFN zamířil do leteckého muzea ve Kbelích, dalších pět bylo uloženo v Přerově. Posledními českými piloty, kteří pilotovali MiG-21 MFN v barvách českého letectva byli: plk. gšt. Jiří Verner, mjr. Petr Lančí, pplk. Libor Štefánik, mjr. Luboš Bechyně, mjr. Roman Svoboda, kpt. Jiří Kapitán.

Postupně se také zvyšoval počet letounů JAS-39 C Gripen na letecké základně. V souladu s přijatým harmonogramem přistálo v Čáslavi 17. srpna 2005 dalších pět jednosedadlových Gripenů verze C. Příští den přilétl i poslední dvanáctý JAS-39 C. Dvousedadlové JAS-39 D Gripen přistály na čáslavském letišti dne 31. srpna 2005.

V roce 2006 pokračovala výstavba základny. Vybudována již byla stání letadel, týlové komunikace, zpevněna předpolí či instalována nová světlotechnika, vstupní brána, prostor pohotovostního systému a hangáry. Na modernizaci čáslavské základny výrazně podílí bezpečnostní investice NATO.

21. křídlo taktického letectva (21. křTL) je nadále součástí organizační struktury **21. základny taktického letectva**. Velitelem 21. základny byl do 30. 6. 2007 plk. gšt. Ing. Jiří Verner, pilot JAS 39 Gripen, kterého vystřídal dne 1. 7. 2007 plk. gšt. Ing. Petr Mikulenka, pilot JAS 39 Gripen, jenž byl do této doby velitel 21. taktického křídla. Křídlo má v současnosti v podřízenosti dvě taktické letky vyzbrojené letouny L-159A ALCA a JAS-39 Gripen.

211. taktická letka (211. TL) je vyzbrojena víceúčelovými nadzvukovými letouny JAS-39 Gripen. Letouny JAS-39 C operující z čáslavské letecké základny byly deklarovány jako operačně schopné pro



NATO 1. července 2005. Od tohoto dne střeží vzdušný prostor České republiky, čímž dokládají úspěch programu nasazení a provozování stíhacího letounu nové generace, který je interoperabilní podle standardů Severoatlantické aliance. Letka má ve výzbroji dvanáct jednomístných letounů JAS-39 C a dva dvoustupňové letouny JAS-39 D. Velitelem 211. TL je pplk. Michael Borůvka.

SAAB–BAE SYSTEMS Gripen představuje první bojový letoun čtvrté generace, který je v operačním použití. Byl navržen pro možnost čelit všem známým i očekávaným ohrožením ve 21. století.

Gripen se vyznačuje generačně novými bojovými možnostmi a výkony a také vysokou operační připraveností a nízkými provozními náklady ze všech stíhacích letounů, které jsou v současné době v operačním nasazení, za než vděčí spojení progresivní konstrukce, použití vyspělých technologií, moderních komponentů a vysoce spolehlivého motoru Volvo RM 12. Plně integrovaný avionický systém dává letounu potřebnou „inteligenci“ pro maximální využití jeho schopností zaručující přesné navedení munice na cíl. Moderní a provozně vyzrálý datový spoj umožňuje jeho pilotům využívat v reálném čase taktické informace a poskytuje pilotovi dokonalý situační přehled v kterékoliv roli. Díky spojení vyspělého aerodynamického řešení a elektroimpulsního řízení má letoun vynikající schopnosti v manévrovém vzdušném boji. Kombinace konstrukčních prvků zaručujících nízkou zjitelnost radarem, infračervenými i vizuálními prostředky, multirežimového palubního radiolokátoru dalekého dosahu Ericsson PS05/A a integrace dat ze senzorů zaručuje vysokou pravděpodobnost zničení protivníka při vzdušném boji za hranicí přímé viditelnosti. Vysoká operační dostupnost, rychlá příprava k opakovanému vzletu a minimální požadavky na zabezpečení technickým a zabezpečovacím personálem vedou k trvale udržitelnému vysokému počtu bojových letů, díky čemuž mohou velitelé realizovat nejnáročnější operace s minimálními prostředky. Dvoustupňová verze letounu Gripen si zachovává plné operační schopnosti jednomístného stroje a používá se pro výcvik a plnění speciálních bojových úkolů.

212. taktická letka (212. TL) je vyzbrojena víceúčelovými podzvukovými letouny Aero L-159 ALCA-Advanced Light Combat Aircraft – pokročilý lehký bojový letoun. První dva letouny přistály v Čáslavi koncem roku 2000. V první polovině roku 2003 byla letka přezbrojena na plánovaný počet 24 letounů. Velitelem 212. TL je mjr. Petr Tománek.

Konstrukce letadla vychází z ověřené a úspěšné aerodynamické konfigurace řady letadel L-39/L-59 a konstrukce L-59 ve spojení s moderním motorem F124-GA-100, pokročilou avionikou, a detekčními systémy. Zbraňově-navigační systém letounu zahrnuje vícefunkční radiolokátor FIAR Grifo L. Výzbroj letadla je kompatibilní s normami NATO, skládá se z kanónové, řízené a neřízené raketové a bombardovací munice. Bojové použití letadla zahrnuje úlohy podpory pozemních vojsk na bojišti, úder proti pozemním cílům v zázemí nepřítele, boj s letectvem protivníka ve vzduchu i na zemi a taktický letecký průzkum. Vzhledem k určení letadla je rozhodující výzbroj proti pozemním cílům. Piloti lehkých podzvukových bojových letadel L-159 se v praxi mohou plně připravovat na úkoly ničení pozemních cílů, protože pro jejich stroje je k dispozici prakticky všechna plánovaná cvičná výzbroj. Letadlo je nenáročné na obsluhu a provoz, jeho údržba je jednoduchá. Je konstruováno tak, aby zaručilo vysokou spolehlivost a krátké trvání středních oprav. V roce 2007 jsou plánovány dodávky čtyř dvousedadlových letounů L-159T, které výrazně zkvalitní výcvik pilotů L-159.

Taktické letky 21. základny TL se zúčastnily řady cvičení s vlastními vojsky na území České republiky, zejména se 4. brigádou rychlého nasazení, Brigádním úkolovým uskupením (BÚU 4. brn) na bázi 4. brn



a 25. protiletadlovou raketovou brigádou a celé řady spojeneckých leteckých cvičení na území i mimo území České republiky. Během cvičení se procvičoval taktický výcvik simulovaného vzdušného boje, boj o vzdušnou převahu, překonávání a ničení PVO, vzdušný boj v podmínkách elektronického rušení, přímá letecká podpora pozemních sil v součinnosti s leteckými návodčími, izolace prostoru bojové činnosti, procvičovala se interoperabilita a kompatibilita vzdušných sil, prováděl se výcvik technického personálu v obsluze letecké techniky spojeneckých zemí, v programu TLP- Tactical Leadership Programme se prováděl výcvik pilotů ve vedení úderných skupin různého taktického určení společných/složených vzdušných operací (COMAO) a procvičovaly se standardní operační postupy při letech COMAO-Composite Air Operations.

211. a 212. taktická letka se zúčastnila v období let 2004 až 2007 následujících cvičení:

- CLEAN HUNTER 2004, 2005, BRILLIANT ARROW 2006, FLYING RHINO 2004, 2005, 2006, 2007, NATO AIR MEET 2004, 2005, BLUE BORD 2004, GRIMCAMPAGNER 2005, NORTH ARROW 2006, TC BÚU 4. brn, TC praporů 4. brn, NEWFIP 2004, 2005, 2006 a dalších aktivit jako jsou SQUADRON EXCHANGE (výměna letek), výcviku v rámci TLP- TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME, WHAZZUP a CIAF-CZECH INTERNATIONAL AIR FEST 2004, 2005, 2006.

- V roce 2007 je ještě plánována účast taktických letek na cvičení: WHAZZUP 2007, SQUADRON EXCHANGE, MODRÁ HRANICE, NORTH FALCON, BALTIC EYE, SPORTERS DAY a CIAF 2007.

V nejbližších měsících a letech čeká příslušníky základny taktického letectva ještě mnoho odpovědné a trpělivé práce jak při leteckém výcviku, tak i při výcviku všech kategorií technického a zabezpečovacího personálu. Infrastruktura letecké základny je ve velmi dobrém technickém stavu s odpovídajícími možnostmi pro uvažované typy letounů. Jsou investovány značné finanční prostředky na dostavbu skladu letecké munice, skladu materiálních uskupení, rekonstrukci opravárenských kapacit pro leteckou techniku a další objekty a zařízení pro plně hodnotnou leteckou základnu v rámci vzdušných sil NATO. Budoucnost má čáslavská letecká základna zjevně zajištěnou. Při příležitosti padesátého výročí založení leteckého pluku na čáslavském letišti popřejme všem příslušníkům 21. základny taktického letectva do dalších let hodně úspěchů, co start to přistání a Letu zdar.

31. července 2007



Přehled velitelů pluků a základen letectva dislokovaných na letišti Čáslav

2. letecký školní pluk

mjr.	Steva	MIKESKA	1955 – 1956
mjr.	Ján	MARTINSKÝ	1957

22. stíhací letecký pluk

pověřen	mjr.	Ladislav	MATOUŠEK	1. 10. 1957 – 5. 12. 1957
	pplk.	František	FILIP	6. 12. 1957 – 1. 10. 1958

28. stíhací bombardovací letecký pluk

pplk.	František	FILIP	1. 10. 1958 – 22. 9. 1960
mjr.	Jaroslav	ÚLEHLA	23. 9. 1960 – 3. 8. 1966
mjr.	Josef	KLOBOUČNÍK	4. 8. 1966 – 31. 5. 1970
pplk.	Emil	ORSÁG	1. 6. 1970 – 7. 1. 1976
mjr.	Ján	KOLLÁR	8. 1. 1976 – 3. 11. 1977
mjr.	Karel	HRUBÝ	4. 11. 1977 – 29. 11. 1979
kpt.	Ladislav	KLÍMA	30. 11. 1979 – 30. 6. 1985
pplk.	Pavel	ŠTRŮBL	1. 7. 1985 – 31. 10. 1986
mjr.	Oldřich	HORÁK	1. 11. 1986 – 31. 12. 1989
pplk.	Jiří	BIS	1. 1. 1990 – 31. 12. 1994

4. základna stíhacího letectva

plk. gšt.	Oldřich	HORÁK	1. 1. 1995 – 31. 3. 1997
pplk.	Vladimír	FICENEC	1. 4. 1997 – 30. 9. 1997

4. základna taktického letectva

	plk.	Vladimír	FICENEC	1. 10. 1997 – 4. 7. 2001
pověřen	pplk.	Jiří	BIS	11. 12. 2000 – 4. 7. 2001
	pplk. gšt.	Jiří	VERNER	5. 7. 2001 – 30. 11. 2003

21. základna taktického letectva

plk. gšt.	Jiří	VERNER	1. 12. 2003	30. 6. 2007
plk. gšt.	Petr	MIKULENKA	1. 7. 2007	



Při výkonu leteckého povolání a plnění služebních povinností zahynuli

por.	Ervín	POLIAK	1. 8. 1956	2. lšp	MiG-15
des.	František	ŠEVČÍK	21. 9. 1956	2. lšp	MiG-15
npor.	Jiří	DOLEJŠ	24. 7. 1957	2. lšp	MiG-15
kpt.	František	ŠENKÝŘ	24. 7. 1957	2. lšp	MiG-15
mjr.	Josef	ZBOŘIL	24. 9. 1957	2. lšp	MiG-15
mjr.	Klement	BOŽÍK	3. 3. 1959	2. lšp	MiG-15
kpt.	František	TUREČEK	28. 9. 1961	28. sbolp	MiG-15
kpt.	Zdeněk	HORNYCH	7. 4. 1964	28. sbolp	MiG-15 SB
mjr.	František	ZAČAL	9. 6. 1971	28. sbolp	Su-7 BKL
mjr.	Pavel	ZÁPOTOČNÝ	28. 8. 1984	28. sbolp	MiG-23 BN
npor.	Bořek	CHMELÍK	27. 1. 1992	28. sbolp	MiG-23 U
pplk.	František	MATERNA	27. 1. 1992	28. sbolp	MiG-23 U
voj.	Viliam	KRŠKO	24. 6. 1988	28. sbolp	řidič
voj. v.z.	František	SOUČEK	květen 1973	28. sbolp	ILS
por.	Ladislav	KLÍMEK	16. 5. 1957	20. slp	MiG-15
por.	Miloslav	KUČERA	5. 5. 1958	20. slp	MiG-15
pplk.	Ján	MIKLOŠÍK	6. 5. 1959	20. slp	MiG-15 UTI
mjr.	Ján	PATRÁŠ	6. 5. 1959	20. slp	MiG-15 UTI
npor.	Vladimír	MOUČKA	27. 8. 1959	20. slp	MiG-15 bis
pplk.	Milan	ŠTEFÁNEK	13. 9. 1962	VA AZ	MiG-15 bis
pplk.	Miroslav	KOPÁČ	13. 3. 1969	34. sbold	MiG-15 bis R
pplk.	Jiří	TRUNEČKA	19. 11. 1996	31. LOZ	MiG-23 U
mjr.	Drahošlav	MLÁDEK	19. 11. 1996	31. LOZ	MiG-23 U
mjr.	Ivan	KAISER	17. 6. 1999	4. zTL	MiG-21 MF
mjr.	Jaromír	ZBRANEK	17. 6. 1999	4. zTL	MiG-21 UM
mjr.	Zdeněk	SVOBODA	10. 10. 2000	4. zTL	MiG-21 MFN
mjr.	Ivan	INDRÁK	10. 10. 2000	4. zTL	MiG-21 MFN
por.	Luděk	BURDA	1. 8. 2001	4. zTL	L-39 ZA
mjr.	Petr	VÁŠÍČEK	24. 2. 2003	4. zTL	L-159
prap.	Pavel	ČEJKA	14. 1. 2003	4. zTL	instruktor výsad. přípr.
rtn.	Jiří	KOS	12. 9. 2005	21. zTL	řidič

Čest jejich památce



ZÁKLADNA TAKTICKÉHO LETECTVA

PADESÁTÉ VÝROČÍ ZALOŽENÍ LETECKÉHO PLUKU V POSÁDCE ČÁSLAV

Připravili: Jan Dúbravčík, Jan Čadil, kpt. Michal Prejzek a npor. Magdalena Dvořáková
Spolupracovali: prap. Michal Šašma, František Pisch, František Kosina a Petr Soukop

Vydalo Ministerstvo obrany – Agentura vojenských informací a služeb Adresa: Rooseveltova 23,
161 05 Praha 6 <http://www.army.cz> Redakce účelové tvorby Pověřen řízením redakce: Jaroslav Roušar

Odpovědná redaktorka: Eva Kašáková. Výtvarné řešení a zlom: Jiří Král

Fotografie: Jan Dúbravčík, Petr Soukop, Jan Čadil, V. Jukl, Josef Hlava, archiv HÚ AČR, zTL Čáslav
a Letectví a kosmonautika

Dáno do tisku: srpen 2007

Tisk: Polygrafická základna AVIS

1. vydání

Kopírovat, překládat a rozmnožovat publikaci bez souhlasu vydavatele je zakázáno.
NEPRODEJNÉ

